



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiero

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

ANNO XXXIII
Numero del 30 novembre 2015

PORTI

AMBURGO IN RIBASSO DEL 4,8% ALLA FINE DEL TERZO TRIMESTRE 2015..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

CHE COSA SUCCEDERÀ AI TRAFFICI ASIA-EUROPA NEL 2016? NESSUNO LO SA! " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

PARTENZA LENTA PER LA STRATEGIA CINESE DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO
"UNA CINTURA" DATA LA CARENZA DI CARICHI DI RITORNO " 8

TRASPORTO STRADALE

I CAMION SENZA AUTISTA SARANNO UN'OTTIMA COSA PER I CAMIONISTI... PER ORA " 11

TRASPORTO INTERMODALE

I TRAFFICI INTERMODALI TRANSIBERIANI CINESI IN AUMENTO DELL'89% " 14

LOGISTICA

L'ONU DISPONE DI UN MILIARDO DI DOLLARI DA SPENDERE NELLA LOGISTICA
ED È IN CERCA DI ALTRI PARTNER PER I CARICHI " 16

LEGISLAZIONE

AVVERTIMENTO DELLA FIATA SULL'AUMENTO DEI CONTROLLI ALLE FRONTIERE
NELL'UNIONE EUROPEA " 19

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA PROPULSIONE A GAS NATURALE LIQUIDO RAGGIUNGE LA MATURITÀ " 22

STUDI E RICERCHE

PORTACONTAINER ACCANTONATE A CAUSA DEI PROFITTI CHE PRECIPITANO " 25

REEFER

LA CMA CGM SVELTISCE LE PROPRIE OPERAZIONI REEFER E PUNTA AD ALTRI INVESTIMENTI Pag. 28

IN CALENDARIO " 30

30 novembre 2015

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

PORTI

AMBURGO IN RIBASSO DEL 4,8% ALLA FINE DEL TERZO TRIMESTRE 2015

I risultati produttivi di origine marittima del porto di Amburgo sono calati sino a 104,6 milioni di tonnellate, malgrado i carichi alla rinfusa siano aumentati dell'8,7% sino a 34,3 milioni di tonnellate.

Le cifre in questione, nota il porto, riflettono il persistere degli effetti della debolezza del commercio con l'estero cinese ed il drastico calo dei traffici con la Russia nei primi nove mesi dell'anno.

I risultati containerizzati nei primi nove mesi hanno totalizzato 6,7 milioni di TEU, in diminuzione del 9,2% da un anno all'altro.

Il porto sottolinea, tuttavia, che la tendenza verso il basso dei traffici containerizzati con la Russia sembra essere cessata e che la stabilità stia per prendere piede.



Nei primi nove mesi, le movimentazioni per 323.000 TEU di contenitori con il terzo più importante partner di Amburgo in relazione ai traffici containerizzati sono diminuite del 36%.

Unitamente alla debolezza del rublo, il basso prezzo del petrolio e la generalmente persistenza della recessione economica in Russia sono state le principali cause del calo evidente dei risultati produttivi containerizzati.

“La diminuzione dei traffici containerizzati con la Russia nell'ordine di oltre un terzo ci ha colpito in modo particolarmente duro perché gran parte di tutti i container erano unità di trasbordo che venivano caricate su, ovvero scaricate da, navi portacontainer per trasporti marittimi a lungo raggio” afferma Axel Mattern, membro della direzione del marketing del Porto di Amburgo.

“Questa seconda fase della movimentazione per box e per direzione di trasporto dalla nave di raccordo alla portacontainer a lungo raggio si sta ora verificando solo in misura molto minore, fatto che si riflette nelle statistiche complessive dei container movimentati ad Amburgo.

Difficilmente ci si può attendere una ripresa nel prossimo futuro.

Presumiamo che i risultati containerizzati con la Russia si stiano adesso stabilizzando e che forse i primi segnali di una tendenza al rialzo appariranno l’anno prossimo.

Queste assai serie fluttuazioni dei traffici con la Russia ci sono ancora molto familiari quale conseguenza della crisi economica e finanziaria a livello mondiale.

Riusciremo a sopravvivere anche a questo calo”.

I buoni contatti dell’ufficio di rappresentanza del nostro porto a San Pietroburgo ed il nostro marketing dedicato in Russia costituiscono una splendida base per l’auspicata svolta verso l’alto del commercio con l’estero, aggiunge Ingo Egloff della direzione marketing del Porto di Amburgo.

Mattern ed Egloff hanno evidenziato come, oltre al calo dei traffici con la Russia, la debole tendenza dei risultati nei traffici containerizzati con la Cina abbia nettamente influenzato i risultati complessivi dei primi nove mesi.

I risultati containerizzati con la Cina pari a 1,9 milioni di TEU in questo periodo hanno rappresentato un calo del 14,9% da un anno all’altro e, in agosto e settembre, il balzo dei volumi in altre occasioni indotto dalle forniture per le festività natalizie non si è quasi per niente verificato.

“Poiché la Cina è il nostro miglior partner commerciale per quanto riguarda i traffici containerizzati e grandi quantità di contenitori vengono trasbordati via Amburgo ai fini del trasporto nella regione del Baltico, questo calo è doloroso per il Porto di Amburgo” afferma Mattern.

“Inoltre, il lungo ritardo nel dragaggio del Basso ed Esterno Elba va ad aggiungersi alla difficoltà di movimentare navi specialmente grandi in modo migliore e più flessibile”.

(da: worldcargonews.com, 16 novembre 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

CHE COSA SUCCEDERÀ AI TRAFFICI ASIA-EUROPA NEL 2016? NESSUNO LO SA!

Le prospettive dei traffici Asia-Europa avviandosi verso il 2016 sono divenute sempre più incerte a causa delle incognite, segnatamente in ordine a quando l'economia cinese, fattore fondamentale della tratta principale in direzione ovest, toccherà il fondo.

A mettere in evidenza il peggioramento delle prospettive è stata la decisione della banca centrale cinese di ridurre i tassi d'interesse di riferimento per la sesta volta in 12 mesi ad ottobre nel tentativo di supportare un'economia che si avvia a crescere al suo ritmo più basso degli ultimi 25 anni.

Ci si fanno inoltre domande in ordine a se l'eurozona possa mantenere la sua ripresa a passo di lumaca e dare impulso alle proprie importazioni dalla Cina avviandosi verso il 2016.

I vettori semplicemente non sanno cosa c'è dietro l'angolo.

"Ciò che pensiamo stia accadendo è che il renminbi si è apprezzato un sacco nei confronti dell'euro" ha dichiarato recentemente alla *CNBC* Nil Andersen, amministratore delegato del gruppo Maersk.

"Prima abbiamo assistito alla riduzione delle scorte e poi a deludenti traffici di alta stagione dall'Asia all'Europa.

La valuta e la competitività stanno sicuramente svolgendo un ruolo nella questione.

Occorre capire meglio le condizioni di fondo".

Il fattore Cina sta avendo un impatto sull'intero settore.

La Hapag-Lloyd ha ridotto la sua offerta pubblica iniziale da 500 a 300 milioni di dollari USA, diminuendo il prezzo di offerta e rimandando il proprio debutto in Borsa in risposta alla instabilità del mercato in gran parte collegato alle esportazioni in declino della Cina ed allo scandalo delle emissioni della Volkswagen, come riferisce la *IHS Media*.

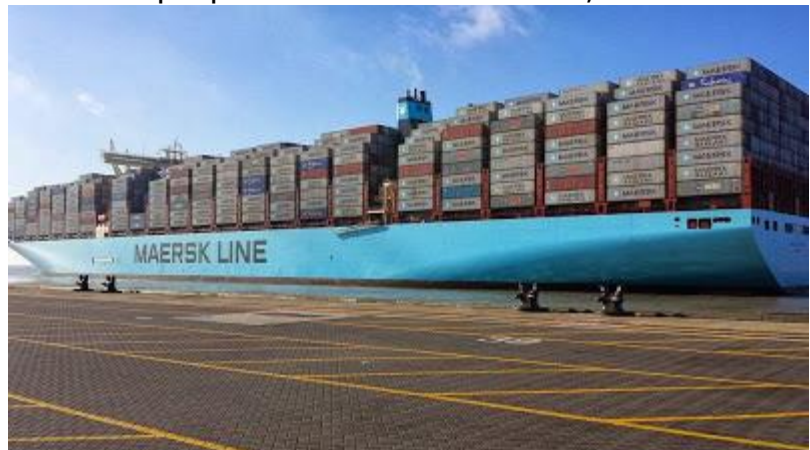
Le entrate relative ai traffici Asia-Europa della OOCL con sede a Hong Kong sono crollate del 32,3% nel terzo trimestre, staccando il declino di tale traffico dell'11,5%, in netto contrasto con le sue operazioni transpacifiche, dove i volumi dei carichi sono cresciuti del 9,5% da un anno all'altro mentre le entrate sono scese dello 0,2% appena da un anno all'altro.

I traffici containerizzati di Rotterdam sono risaliti dell'1% appena nei primi nove mesi di quest'anno a causa delle minori esportazioni cinesi alla volta dell'eurozona e delle vendite dirette verso l'economia russa in peggioramento, anche se i suoi risultati produttivi complessivi sono saliti fino a un rispettabile 5,4% indotto dalle maggiori importazioni di petrolio greggio più a buon mercato.

Alcune imprese si sono date da fare per superare il calo della Cina.

Lo spedizioniere globale con sede in Svizzera Kuehne + Nagel, ad esempio, è stato accreditato di un incremento del 9% dei profitti operativi del terzo trimestre dovuto in parte al dirottamento verso i traffici containerizzati d'importazione statunitensi dalla problematica rotta Asia-Europa, dal quale ha spostato le attività in perdita e con bassi margini.

Ed il Porto di Anversa ha accresciuto i propri traffici asiatici del 6,2% nel terzo trimestre rispetto all'annata precedente: "Cosa alquanto notevole visto il declino dei volumi sulle rotte di traffico da e per l'Estremo Oriente" ha dichiarato.



I vettori hanno cancellato – ovvero “annullato” in termini in uso nel settore – le partenze alla volta del Nord Europa e del Mediterraneo verso l'inizio del 2016 per assorbire la capacità in eccesso e puntellare le cadenti tariffe di nolo.

La diminuzione dei volumi di carico negli ultimi mesi coincide con la programmata aggiunta nella rotta in questione di 36 nuove navi da 18.000 a 20.000 TEU.

Secondo l'economista del JOC Mario Moreno, i traffici sulla tratta principale in direzione ovest cresceranno dell'8,1% nel 2016 per approssimativamente 16 milioni di TEU dopo il declino atteso del 3,6% quest'anno.

I volumi sulla tratta minore in direzione est in partenza dall'Europa saranno in stallo per grosso modo 7 milioni di TEU in seguito all'incremento dello 0,8% nel 2015.

Anche i vettori hanno ricevuto buone notizie questo mese, quando gli incrementi tariffari generali oscillanti da 750 a 1.200 dollari USA per TEU hanno sospinto le tariffe medie relative al prodotto Asia-Europa dello Shanghai Containerized Freight Index fino a poco meno di 1.000 dollari USA per TEU, il livello più alto dai primi di agosto.

Quanto a lungo i vettori saranno in grado di sostenere quei livelli resta una domanda in sospeso, ma i loro precedenti non sono positivi. I trascorsi incrementi tariffari generali sono rapidamente venuti meno, nella maggior parte dei casi nella settimana successiva.

La crisi sempre più intensa e le perdite crescenti nei traffici Asia-Europa, tuttavia, potrebbero avere un impatto positivo mediante l'accelerazione del consolidamento per lungo tempo rinviato di uno dei settori maggiormente frammentati, in cui i tre maggiori vettori - Maersk, Mediterranean Shipping Co. e CMA CGM - comandano il 37% del mercato globale. La Evergreen, quarta in classifica, segue con appena il 4,7%.

La Maersk è emersa quale voce ufficiosa di un settore riluttante alla pubblicità ed il suo amministratore delegato Soren Skou recentemente ha sollecitato il consolidamento del grande gruppo di vettori con quote di mercato fra il 3 ed il 5 per cento che si sforzano di ricavare profitti.

Il consolidamento non è stato un'opzione perseguita in un settore in gran parte controllato da famiglie o dallo stato, ma ci sono segnali di iniziativa, in particolare in Asia, a causa in parte delle crescenti perdite e delle cupe prospettive della tratta Estremo Oriente-Europa.

Nell'immediato, i vettori si stanno preparando a lottare per una quota di mercato. "La crescita globale è molto deludente e se avessimo saputo quello che sappiamo oggi, forse qualcuna delle decisioni di investimento che abbiamo preso tre anni fa non le avremmo prese o sarebbero state diverse" ha dichiarato Skou al *Wall Street Journal* all'inizio di ottobre.

Per ora, non c'è alcuna certezza poiché i vettori prendono in considerazione solo le opzioni per sopravvivere l'anno venturo nell'ambito del più grande - e più problematico - traffico mondiale di linea.

Questa direttiva deriva dall'esposto presentato dall'Express Industry Council of India, ente che rappresenta varie imprese fra cui - tra gli altri - la Blue Dart, la Fedex e la DHL. Si era sostenuto che cinque linee aeree avevano posto in essere pratiche anticoncorrenziali. I presentatori dell'esposto hanno ricordato come l'ultima direttiva della CCI impedisca agli operatori di porre in essere pratiche commerciali sleali.

(da: *seanews.com.tr*, 18 novembre 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

PARTENZA LENTA PER LA STRATEGIA CINESE DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO "UNA CINTURA" DATA LA CARENZA DI CARICHI DI RITORNO

Sono stati pubblicati rapporti di varia natura circa il successo del servizio ferroviario Cina-Europa e l'articolo dello SCMP (South China Morning Post) sotto riportato è uno dei punti di vista più negativi.

Anche se gli spedizionieri ed i caricatori hanno esaltato le virtù del servizio – è veloce rispetto alla modalità marittima ed è meno costoso rispetto alla modalità aerea – il suo grosso difetto consiste nel traffico a senso unico, che incrementa il costo delle merci cinesi.

Le importazioni europee della Cina tendono ad essere costituite da attrezzature meccaniche e strumenti di precisione e non da derrate che abbiano già adottato il trasporto merci ferroviario.

Tuttavia, l'aumento della domanda di prodotti alimentari europei in Cina potrebbe comportare un maggiore traffico in direzione est, sebbene possa volerci un po' di tempo prima che tale mercato si riprenda.

* * *

Il progetto ferroviario vanto della Cina nel contesto della strategia "Via della Seta" ha avuto una partenza lenta dal momento che le imprese logistiche del continente hanno difficoltà a riempire i container con carichi di ritorno.

I treni merci diretti in Europa sono divenuti un elemento fondamentale nella visione finalizzata a realizzare una "Cintura Economica della Via della Seta" nel contesto dell'iniziativa "Una Cintura Una Via" allo scopo di stimolare i traffici ferroviari fra le città dell'entroterra cinese e l'Europa.

Negli ultimi anni qualcosa come 11 città cinesi hanno istituito servizi di trasporto merci ferroviario alla volta dell'Europa, fra cui Chongqing nella Cina occidentale che spedisce parti di computer della Hewlett-Packard a Duisburg in Germania dal 2011.

La tratta terrestre di 11.170 km richiede solo 11 giorni, risparmiando così più di 20 giorni rispetto al trasporto marittimo.

Tuttavia, trovare merci di ritorno per riempire i treni si è rivelato un grattacapo perché tradizionalmente il volume delle importazioni cinesi dall'Europa è di molto inferiore rispetto a quello delle esportazioni in uscita dalla Cina.

“Solamente un ritorno di contenitori a doppia cifra ogni mese, tanto che non riusciamo a riempire nemmeno un treno” afferma Gong Qinghua, direttore vendite di una casa di spedizioni che opera da Yiwu, città della Cina orientale famosa per gli articoli da regalo, a Madrid in Spagna.



riusciamo a riempire nemmeno un treno” afferma Gong Qinghua, direttore vendite di una casa di spedizioni che opera da Yiwu, città della Cina orientale famosa per gli articoli da regalo, a Madrid in Spagna.

E questo in confronto agli otto treni completamente prenotati diretti mensilmente a Madrid.

I prodotti di Yiwu sono molto popolari in Europa, ma per una piccola città come la nostra non c'è un'enorme domanda di prodotti europei” dice Gong.

Fra i principali prodotti importati in Cina dall'Europa vi sono parti di automobili, merci di consumo e prodotti alimentari.

Il trasporto a senso unico comporta costi inutili dal momento che i carri debbono comunque tornare in Cina.

Il servizio cinese di treno merci per carichi di ritorno è iniziato nel 2014.

Secondo la China Railway Corporation, nella prima metà del 2015 ci sono stati 50 carichi ferroviari di ritorno rispetto ai 200 dalla Cina all'Europa.

Li Gang, ricercatore dell'Istituto di Studi Europei presso l'Accademia di Scienze Sociali cinese, afferma che esistono problemi strutturali nei traffici Cina-Europa.

Ad esempio, le principali esportazioni della Cina in Europa comprendono abbigliamento, articoli elettronici ed altri prodotti ad alta intensità di manodopera che sono più adatti al trasporto ferroviario, mentre le principali importazioni dall'Europa, come le grandi attrezzature meccaniche e gli strumenti di precisione, non potrebbero essere spedite in treno.

Un'altra problematica consiste nell'approccio europeo attendista verso il servizio ferroviario Cina-Europa.

Daryl Hadaway, consulente per le attività di trasporto merci di Eurasia, afferma che gli europei sono scettici riguardo all'uso di treni gestiti dalle società statali cinesi a causa di considerazioni sulla sicurezza, della trasparenza e delle barriere culturali.

“È una vendita difficile per le imprese cinesi quando si tratta di convincere uno spedizioniere di merci europeo a portare i prodotti sui loro treni” ha dichiarato.

Li afferma che il collegamento ferroviario Cina-Europa fino adesso è stato “uno spettacolo concentrato su un solo artista: la Cina”, aggiungendo che le società cinesi debbono rafforzare le proprie comunicazioni e relazioni con gli spedizionieri e le PMI europee prima di poter sviluppare tale attività.

Zhang Rong, vice direttore generale della Minsheng Logistics, uno spedizioniere specializzato in treni con carichi di ritorno da Duisburg a Chongqing, afferma che le attività sono state danneggiate dal divieto della Russia sulle importazioni di alimentari dall'Europa quale rappresaglia delle sanzioni economiche imposte dall'occidente.

“Stiamo assistendo ad una rapida crescita della domanda di alimentari importati quali la carne e la frutta in conseguenza del boom dell'e-commerce” sostiene la Zhang.

“Le conseguenze delle sanzioni sono enormi”.

Peraltro, il collegamento ferroviario Duisburg-Chongqing è uno dei servizi dalle migliori prestazioni nel mercato del trasporto merci, tanto che la Zhang si aspetta che i treni con carichi di ritorno raggiungano le 100 unità quest'anno e lo stesso numero nel 2016, rispetto ai soli 22 nel 2014.

La Zhang ha dichiarato che il servizio di treno di ritorno è ancora ad una fase iniziale e che è difficile stimare quando produrrà un profitto.

Li ha detto che probabilmente il collegamento ferroviario Cina-Europa non sarà commercialmente sostenibile per altri tre-cinque anni.

“La Via della Seta è una strategia a lungo termine per la Cina” afferma.

Secondo le statistiche delle Dogane cinesi, nel 2014 i volumi di traffico fra Cina ed Europa mediante treni merci a prenotazione del cliente hanno raggiunto i 4,9 miliardi di dollari USA, mentre i traffici bilaterali complessivi cino-europei hanno superato i 600 miliardi di dollari USA.

“Il potenziale del ferroviario Cina-Europa è enorme dal momento che le relazioni Cina-Europa stanno entrando in un'era dorata” dichiara Li. “Peraltro, sarà il mercato a decidere”.

(da: theloadstar.co.uk/SCMP.com, 17 novembre 2015)

TRASPORTO STRADALE

I CAMION SENZA AUTISTA SARANNO UN'OTTIMA COSA PER I CAMIONISTI... PER ORA

Potranno un giorno i camion senza autista sostituire i camionisti sui percorsi a lungo raggio?

Questa è la domanda cui il settore dell'autotrasporto sta cercando di rispondere.

Per ora, sembra probabile che le persone possano conservare il proprio posto di lavoro, ma presto saranno assistiti da funzioni di autoguida.

Qualcuno ritiene che queste innovazioni potrebbero entrare in uso nel giro dei prossimi cinque-dieci anni, aiutando le grandi imprese di autotrasporto ad assumere e trattenere altri autisti e rendendo il settore più sicuro ed efficiente nel complesso.

"Per quanto attiene la gestione della stanchezza, queste tecnologie potrebbero escludere l'attività cognitiva" ha dichiarato a *The Huffington Post* Daniel Murray, vice presidente delle ricerche presso l'American Transportation Research Institute.

"Ciò potrebbe essere estremamente vantaggioso".

L'autotrasporto è fondamentale per l'economia degli Stati Uniti, movimentando ogni anno merci per un valore di oltre 700 miliardi di dollari USA, dal momento che il commercio elettronico sta soppiantando la vecchia vendita nei negozi ed i dettaglianti intensificano servizi come le spedizioni con restituzione gratuita.

Il settore del trasporto a lungo raggio ha decine di migliaia di posizioni aperte, ma le assunzioni sono difficili ed il ricambio è elevato, dal momento che questo lavoro richiede noiose ore dietro al volante e spesso settimane trascorse lontano dalla famiglia.

Le imprese hanno cominciato ad offrire stipendi migliori nel tentativo di attirare più personale.

Mettere autoarticolati migliori sulle strade potrebbe attirare altri autisti: in particolare, quelli della generazione del nuovo millennio.

“Se trasformiamo questi camion in un computer portatile, essi avranno un livello di comodità molto più alto” afferma Murray.

“Questo potrebbe essere uno degli zuccherini che ci consentirebbero di aprire ad una nuova generazione che sarebbe stato problematico attirare”.

Per di più, equipaggiare i camion con software di pilotaggio automatico potrebbe ridurre notevolmente il peso gravante sull'autista umano.

I turni di trasporto a lungo raggio più estenuanti durano qualcosa come 11 ore e la stanchezza è uno dei principali fattori dei 4.000 decessi ogni anno che derivano da incidenti in cui sono coinvolti i grandi camion.

Gli autisti sui percorsi a lungo raggio devono essere costantemente allerta, correggendo leggermente la direzione per evitare gli ostacoli sul percorso o per bilanciare le forti raffiche di vento laterali.

I sensori autocorreggenti piazzati sul camion potrebbero compensare i disturbi minori e lascerebbero riposare il camionista, afferma Nady Boules, consulente indipendente di Detroit, in precedenza responsabile del laboratorio di ricerca su sistemi elettrici e di controllo della General Motors.



I controlli automatici aiuterebbero inoltre gli autisti a gestire i punti ciechi, a monitorare l'attività veicolare attorno al camion, a prendere decisioni su quando frenare e a mantenere la corsia se l'autista inizia a deviare.

I fautori dei camion autoguidati sottolineano altresì i vantaggi economici della nuova tecnologia.

I camion guidati da un software possono viaggiare più veloci e molto più vicini agli altri camion, proteggendosi reciprocamente dai colpi di vento e consentendo una effettuazione più veloce del viaggio.

La ricerca ha dimostrato che gruppi di questi camion potrebbero utilizzare fino al 10% in meno di carburante.

A detta di Boules, gli esseri umani non possono guidare abbastanza velocemente o in sicurezza mantenendo nel contempo una breve distanza fra i veicoli.

“Affinché questi camion possano viaggiare in convoglio, debbono essere automatizzati come un treno di unità agganciate fra loro, ma elettromagneticamente, utilizzando dei sensori” ha aggiunto.

Come previsto dagli attuali modelli per i veicoli semi-automatizzati, un autista dovrebbe restare al volante per prendere il controllo quando necessario, anche quando sono attive le funzioni di pilotaggio automatico.

Un autoarticolato presentato dalla Daimler all’inizio di quest’anno, ad esempio, dispone di una funzione di pilota automatico in grado di gestire le funzioni di base del camion su lunghi tratti autostradali, consentendo all’autista di riposare un po’ sui percorsi monotoni.

Allo scopo di viaggiare all’interno delle trafficate aree urbane, autisti locali potrebbero assumere il controllo dei camion autoguidati al termine del trasporto a lungo raggio, afferma Bob Costello, primo economista alla American Trucking Association.

Egli, peraltro, ha messo in guardia contro l’eccesso di affidamento sulla capacità dei camion di risolvere i principali problemi del settore nell’immediato futuro. “È possibile che si finisca fuori dal mercato, se si è un’impresa che si limita ad aspettare i camion senza autista e non si concentra sull’assumere più autisti, pagandoli di più e rendendoli più contenti” ha detto Costello.

Restano ancora dubbi circa la sicurezza di questa tecnologia. Il miglioramento della navigazione renderebbe gli autisti più soggetti alla distrazione?

Nei veicoli normali, in cui la gente non ha i momenti di pausa che i veicoli automatici potrebbero offrire, il solo uso del telefono cellulare è coinvolto – si stima – in 1 incidente su 4.

“Si può rendere la guida così facile da far subentrare la noia e la monotonia?” si chiede Murray. “Ci sarebbe abbastanza tempo per far sì che forse un autista possa dare un’occhiata allo smartphone o voltarsi a parlare con un passeggero. Non si sa”.

Anche se è probabile che gli autisti umani (con le loro problematiche) restino al volante per i prossimi anni, è possibile che i grossi autoarticolati alla fine si autopilotino in tutto il paese, consegnando merci lungo l’arco della giornata.

“La guida automatizzata è probabilmente l’obiettivo finale, e non per rendere più comoda la guida all’autista, bensì per eliminare la presenza dell’autista” afferma Boules. “La cosa sta diventando sempre più fattibile. Quanto a capire quando succederà, gli esperti non sono sicuri”.

(da: theloadstar.co.uk/Huffingtonpost.com, 12 novembre 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

I TRAFFICI INTERMODALI TRANSIBERIANI CINESI IN AUMENTO DELL'89%

I traffici intermodali che utilizzano la ferrovia transiberiana fra la Cina e la Russia sono aumentati dell'89% da un anno all'altro nei primi nove mesi del 2015 per approssimativamente 66.000 TEU, facendo seguito ad un incremento del 98% nei traffici del 2014.

Tuttavia, complessivamente i traffici intermodali sulla tratta sono diminuiti nello stesso periodo.

Oleg Belozеров, presidente della RZD (Ferrovie Russe), parlando in occasione della 24ª riunione plenaria del CCTT (Consiglio di Coordinamento dei Trasporti Transiberiani), ha dichiarato che le revisioni apportate alle regole tariffarie approvate dal CCTT stanno sostenendo l'incremento.

Specificamente, nel 2014 le tariffe dei contenitori da 40 piedi da e per la Cina



con attraversamento transfrontaliero via Brest sono diminuite del 42%, situazione che è rimasta tale nel 2015.

Inoltre quest'anno la tariffa per i contenitori da 20 piedi da e per la Cina è di 288 franchi svizzeri (287 dollari USA) in ribasso

rispetto ai precedenti 576 franchi svizzeri.

I traffici intermodali complessivi sulla transiberiana a dire il vero sono calati nei primi nove mesi dell'8% da un anno all'altro sino a 1,2 milioni di TEU e circa la metà di questo traffico è stato internazionale.

La ferrovia ha trasportato 2 milioni di TEU nel 2014, fra cui 750.000 TEU di servizi internazionali.

Tuttavia, nonostante questa diminuzione, Belozarov afferma che i vettori stanno fornendo nuovi servizi ed incrementando il numero delle tratte disponibili per le spedizioni.

Inoltre, la RZD sta implementando diversi programmi di miglioramento delle infrastrutture in oriente, fra cui l'apertura di una nuova linea a doppio binario di 54 km da Khasan a Rason in Corea del Nord, e sta costruendo un nuovo porto a Rason.

Le ferrovie russe stanno anche migliorando le infrastrutture allo scopo di incrementare la velocità e la capacità sulla linea con l'obiettivo di trasportare 66 milioni di tonnellate di merce in più all'anno.

"La nostra meta è quella di rendere il trasporto di merci lungo la tratta transiberiana più affidabile, veloce ed economico per i nostri clienti" afferma Belozarov.

Il presidente della RZD aggiunge che è in corso la revisione delle procedure doganali, che comprende il progetto E-Train del CCTT, che prevede la navigazione mobile e l'automazione al fine di semplificare e snellire le procedure doganali presso le stazioni di confine.

"Lo sviluppo della ferrovia transiberiana quale tratta di significato internazionale dovrebbe essere onnicomprensivo, tenendo conto delle esigenze di entrambi i partecipanti al mercato e delle nuove opportunità tecnologiche" afferma Belozarov.

"Solo in tal modo potranno diventare tratte transcontinentali e si potrà conseguire un incremento del ruolo delle ferrovie ferroviarie nazionali".

(da: railjournal.com, 12 novembre 2015)

LOGISTICA

L'ONU DISPONE DI UN MILIARDO DI DOLLARI DA SPENDERE NELLA LOGISTICA ED È IN CERCA DI ALTRI PARTNER PER I CARICHI

Non accade spesso che un caricatore con una capacità annua di spesa prossima ad un miliardo di dollari USA per la logistica incoraggi tutti i soggetti interessati nel settore affinché presentino richieste di partecipazione a gare d'appalto, ma l'ufficio approvvigionamenti dell'ONU ha chiesto alle linee aeree, agli spedizionieri ed alle linee di navigazione di registrarsi sul suo nuovo sito web, dal momento che è alla ricerca di altri partner per i carichi.

Il budget complessivo per gli approvvigionamenti del Segretariato dell'ONU nel 2014 era di 3 miliardi di dollari USA, 750 milioni dei quali sono andati all'aviazione e qualcosa come 170 milioni alle spedizioni di merci.

La spesa complessiva dell'ONU per "trasporti, depositi e posta" è stata di 2,46 miliardi di dollari USA.

E adesso l'ONU vorrebbe ripartire il residuo.

"Poiché non sembra probabile che la pace nel mondo si verifichi molto presto, l'ONU avrà una maggiore necessità di trasporto di carichi aerei e marittimi" ha detto Somi Ro, responsabile degli approvvigionamenti per la logistica ed i trasporti dell'ONU ai partecipanti alla *Air and Sea Cargo Americas*, svoltasi a Miami negli Stati Uniti.

"L'ONU sta aggiornando le sue modalità di funzionamento e ha rivisitato le proprie clausole contrattuali, gli elenchi dei fornitori e le procedure di appalto.

Vorremmo reclutare nuovi soggetti affinché diventino nostri partner nel trasporto dei carichi.

E stiamo cercando di essere molto più amichevoli e vicini al settore" ha aggiunto la Ro.

Malgrado le enormi difficoltà logistiche che l'ONU deve affrontare ed una spesa significativa, essa ha solo 25 spedizionieri nel proprio elenco dei fornitori.

"C'è un sacco di spazio perché nuove imprese ci raggiungano e lavorino con noi" aggiunge Chris Hutton, funzionario per gli approvvigionamenti dell'ONU.

“Solo una quarantina di imprese ci forniscono trasporto aereo, di modo che stiamo disperatamente cercando di avere più concorrenza”.

L'ONU spedisce tante cose, dai vaccini ai veicoli, e richiede noleggio a breve e lungo termine di aeromobili e navi, servizi accessori di assicurazione, equipaggio e manutenzione per gli aeromobili, così come la spedizione di merci.

Hutton ha spiegato che la procedura è molto semplice.

Le imprese possono registrarsi sul sito UN Global Marketplace per tre livelli di appalto.

Il livello di base consente di partecipare a gare di appalto per contratti di valore sino a 40.000 dollari USA.

Occorre poi che l'impresa fornisca maggiori informazioni per partecipare al livello successivo, per contratti sino a 500.000 dollari USA.

Per contratti di valore di oltre 500.000 dollari USA, le imprese devono essere in



grado di dimostrare requisiti aggiuntivi, come quello di essere finanziariamente stabili e di non fare affidamento solo sull'ONU per tutte le

proprie attività.

Anche gli appalti per i voli che riguardano gli aerei passeggeri richiedono un livello di valutazione più elevato.

Dopo la registrazione, le procedure relative alle gare di appalto presentano due fasi.

L'ONU si accerta che le imprese soddisfino i suoi requisiti di conformità tecnica per la gara, che poi si aggiudica il partecipante con l'offerta più bassa.

“Per vedere se si è competitivi, basta guardare chi sono i concorrenti e che cosa si fanno pagare per quel servizio: è tutto pubblico” afferma Hutton.

“E per qualsiasi appalto che preveda contratti al di sopra del 200.000 dollari USA, siamo obbligati a convocare i partecipanti alla gara e dirgli perché non se la sono aggiudicata”.

Hutton ha aggiunto che l'ONU è alla ricerca di tutti i tipi di impresa, dalle PMI alle corporazioni globali, in tutto il mondo.

Ha detto ai partecipanti: "Vorremmo aggiungervi al nostro elenco di fornitori, dal momento che vogliamo incrementare le attività".

Anche nel caso in cui l'ONU abbia in mente un particolare percorso per una spedizione, Hutton aggiunge: "Potreste avere un'idea migliore, perciò ditecela".

Quasi il 90% delle sue attività di mantenimento della pace – e quindi gran parte della sua logistica – è in Africa.

Hutton afferma che l'ONU è attualmente in cerca di rotte dirette fra l'America Latina e l'Africa.

Ha poi consigliato di visitare il sito web www.ungm.org prima di registrarsi e chiedere di partecipare alla gara d'appalto e ha fornito alcune dritte, quali assicurarsi che la denominazione sociale registrata sia la stessa che compare sul conto bancario, nonché indicare più di un indirizzo di posta elettronica, uno dei quali generico, di modo che l'ONU possa sempre mettersi in contatto.

(da: theloadstar.co.uk, 9 novembre 2015)

LEGISLAZIONE

AVVERTIMENTO DELLA FIATA SULL'AUMENTO DEI CONTROLLI ALLE FRONTIERE NELL'UNIONE EUROPEA

La FIATA (Federazione Internazionale delle Associazioni degli Spedizionieri) ha avvertito i propri associati di aspettarsi qualche ritardo e controllo in più alle frontiere esterne ed interne dell'Unione Europea nei mesi a venire in conseguenza dell'imminente inasprimento dei controlli alle frontiere recentemente concertato dai ministri dell'Unione Europea, per quanto un'associazione di autotrasporto e logistica francese ritenga che l'impatto del rafforzamento del quadro della sicurezza a causa del massacro di Parigi possa essere di natura più economica che operativa.

In uno speciale avviso "E-flash" diramato agli associati il 23 novembre, la FIATA nota come nel corso di una riunione d'urgenza svoltasi il 20 novembre alla luce degli attacchi terroristici di Parigi i ministri della giustizia europei abbiano concordato di incrementare i controlli per i cittadini europei che entrano nell'Unione Europea e di dare il via a misure finalizzate ad una migliore condivisione dell'intelligence.

Agli stati membri dell'Unione Europea sarà richiesto di mettere in atto controlli sistematici sui cittadini dell'Unione Europea presso le frontiere esterne del blocco e di utilizzare pienamente la tecnologia disponibile per contrastare il terrorismo all'interno dell'area di Schengen – nota la FIATA – sebbene per il momento essi siano soggetti solamente ad "un controllo minimo" consistente in una rapida e trasparente verifica, ai sensi del codice delle frontiere di Schengen.



La FIATA sottolinea che anche la Frontex (Agenzia Europea per la Gestione della Cooperazione Operativa presso le Frontiere Esterne degli Stati Membri dell'Unione Europea) dovrebbe contribuire alla lotta contro il terrorismo e supportare l'implementazione coordinata degli Indicatori Comuni di Rischio prima della fine del 2015.

All'agenzia sarà inoltre richiesto di assistere gli stati membri nel rendere più rigorosi i controlli delle frontiere esterne allo scopo di scoprire i viaggi sospetti da parte di terroristi esteri ed il contrabbando di armi da fuoco, in collaborazione con la Europol.

Agli stati membri dell'Unione Europea viene altresì richiesto di "rafforzare il controllo presso le frontiere esterne che sono le più esposte, in particolare mediante l'impiego - quando la situazione lo richiede - di squadre di intervento rapido alle frontiere e funzionari di polizia allo scopo di assicurare una selezione sistematica e verifiche di sicurezza" come dichiara il Consiglio Antiterrorismo.

"L'impatto economico delle limitazioni alle direttrici di traffico può essere significativo" nota la FIATA, sottolineando come il 75% dei traffici di merci dell'Unione Europea secondo l'agenzia per gli appalti Beroe viene movimentato via strada.

"La documentazione di verifica dell'immigrazione per i camionisti, potenzialmente presso varie frontiere ogni giorno, potrebbe essere costosa" aggiunge la FIATA.

"Anche prima della riunione del 20 novembre c'erano già dimostrazioni degli effetti di una più rigorosa sicurezza alle frontiere nei traffici europei.

Quando la Germania e l'Austria istituirono controlli temporanei alle frontiere a settembre, venne riferito il verificarsi di intasamenti".

Continua la FIATA: "Avvisiamo i nostri membri di essere consapevoli dell'impatto dell'imminente inasprimento dei controlli alle frontiere nell'ambito del mercato del trasporto merci europeo".

La FIATA nota poi che anche il Consiglio Europeo aveva delineato tutte le iniziative riguardanti la condivisione delle informazioni, il finanziamento del terrorismo, la giustizia penale, le sovvenzioni e l'implementazione sul proprio sito web:

http://dsms.consilium.europa.eu/952/Actions/Newsletter.aspx?messageid=2257&customerid=24087&password=enc_3830393839313538_enc

Tuttavia, nel corso di un'intervista concessa al servizio di informazioni sull'attività di corriere espresso *CEP-Research*, la federazione francese di autotrasporto FNTR aveva dichiarato di ritenere che sia probabile che l'impatto degli attacchi terroristici a Parigi sul settore dei trasporti e della distribuzione di merci possa essere di tipo più economico che operativo.

“La principale preoccupazione oggi consiste nel fatto che ci sia un rischio che l’economia francese nel suo complesso, trasporto merci compreso, debba affrontare.

Il periodo delle festività di fine anno è molto importante per certi settori economici in termini di giro d’affari” ha detto il delegato generale della FNTR Nicolas Paulissen.

Peraltro, Paulissen ha sminuito l’effetto dell’inasprimento delle misure di sicurezza sulle operazioni giornaliere delle ditte nel corso del periodo di punta dei traffici pre-natalizi.

“Per il momento, l’impatto di queste misure, come i più rigorosi controlli alle frontiere eccetera, è stato estremamente limitato” ha dichiarato a *CEP-Research*.

“Siamo già sottoposti ad un elevato livello di sicurezza (ai sensi delle disposizioni sulla sicurezza nazionale del piano Vigipirate) da un po’ di tempo e sono in atto misure molto rigide.

È probabile che ci sia un inasprimento di misure che già esistono”.

(da: lloydsloadinglist.com, 24 novembre 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA PROPULSIONE A GAS NATURALE LIQUIDO RAGGIUNGE LA MATURITÀ

Quando la *Isla Bella* della TOTE, prima portacontainer alimentata a gas naturale liquido, è transitata attraverso il Canale di Panama alla fine del mese scorso, ha segnato una tappa importante per un settore che ha bisogno di risposte sia per far fronte al costo del carburante sia per diventare più eco-compatibile.

La *Isla Bella* da 3.100 TEU e lunga 233 metri (nell'immagine) è equipaggiata con il primo motore al mondo a bassa velocità e doppia alimentazione, un 8L70ME-GI realizzato dalla coreana Doosan Engine, con licenza della MAN Diesel & Turbo.

L'impianto a gas naturale liquido della nave riduce le emissioni di NO_x del 98%, le emissioni di SO_x del 97% e le emissioni di CO₂ del 76%.

Anche se i prezzi del carburante bunker dovessero restare al loro attuale basso



livello, quelle impressionanti cifre relative alla riduzione delle emissioni da sole dovrebbero far sì che gli operatori marittimi vi prestino attenzione, perché standard più rigorosi in ordine ai cambiamenti climatici sono sempre possibili.

Il futuro è adesso quello della propulsione a gas naturale liquido.

Un recente rapporto della MAN, che ha esaminato "i costi ed i vantaggi del gas naturale liquido quale carburante marittimo per le portacontainer" sostiene che l'uso del gas naturale liquido quale carburante marittimo "promette un livello inferiore di emissioni e, date le giuste circostanze, costi inferiori del carburante".

L'attrattività del gas naturale liquido quale carburante marittimo rispetto all'installazione di sistemi di filtraggio sugli attuali motori navali è supportata – continua la MAN – da tre parametri:

- costi di investimento in relazione al sistema delle cisterne per gas naturale liquido;
- differenza di prezzo fra gas naturale liquido e oli combustibili pesanti;
- quota operativa all'interno delle ECA (Aree di Controllo delle Emissioni).

In effetti, vi sono quattro ECA: il Mar Baltico da maggio 2006, il Mare del Nord da novembre 2007, il Nord America (Stati Uniti e Canada) da agosto 2011 ed i Caraibi statunitensi da gennaio 2013.

Gli effetti dell'Allegato VI della MARPOL (Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento derivante dalle Navi) dell'IMO in ordine alla riduzione dello zolfo ed alle iniziative finalizzate all'adozione di carburanti con minori emissioni solforose sono stati per lo più limitati alle ECA.

Tuttavia, è probabile che essi molto presto vengano estesi a livello globale.

L'uso del gas naturale liquido quale carburante marittimo ha ottenuto più attenzione in Europa, ma anche in Asia e negli Stati Uniti, specialmente ora con l'avvento della *Isla Bella* della TOTE.

A sostegno di ciò vi sono diversi elementi "che, messi assieme, rendono il gas naturale liquido quale carburante marittimo una delle tecnologie più promettenti per il trasporto marittimo" continua il rapporto.

Uno di loro consiste nel fatto che l'uso del carburante marittimo a gas naturale liquido ridurrà le emissioni di anidride solforosa del 90-95%, un livello già mantenuto in ambito ECA; una riduzione simile entrerà in vigore in tutto lo shipping mondiale entro il 2020.

Un altro fattore, secondo la MAN, è che ci si aspetta che il gas naturale liquido sia meno caro del gasolio marittimo che dovrà essere utilizzato nelle ECA se non venissero messe in atto altre misure tecniche per ridurre le emissioni di SO_x.

"Gli attuali bassi prezzi del gas naturale liquido in Europa e negli Stati Uniti suggeriscono che un prezzo – basato sul contenuto energetico – comparabile con l'olio combustibile pesante sembra possibile, anche se si tiene conto della distribuzione su piccola scala del gas naturale liquido".

La conclusione della MAN è che il gas naturale liquido, quale carburante marittimo, è "divenuto una realtà nello shipping internazionale".

Secondo un recente articolo intitolato "Il gas naturale liquido quale carburante marittimo" di Frederick Adamchak, consulente in materia di gas naturale liquido presso la Poten & Partners, tale propellente viene utilizzato per i sistemi propulsivi a carburante diesel delle navi a gas naturale liquido sin dalla consegna della *Provalys* nel 2006.

Oggi esistono 48 navi a gas naturale liquido che operano con propulsione diesel elettrica a doppia o tripla alimentazione, scrive Adamchak, mentre altre 85 navi a gas naturale liquido sono sotto ordinazione.

"Alla luce del provato successo del gas naturale liquido quale carburante nei motori diesel marittimi, gli armatori hanno già costruito secondo le stime 30 navi alimentate in tal modo e hanno ordinato più di 30 altre navi alimentate con gas naturale liquido".

Perciò, dato i potenziali vantaggi del gas naturale liquido quale carburante bunker ed il ritmo dei recenti sviluppi, "le probabilità che il gas naturale liquido possa rimpiazzare il gasolio quale carburante preferito continuano ad incrementarsi".

Ecco perché, in termini di operazioni navali containerizzate, la *Isla Bella* rappresenta un vero e proprio pioniere.

In effetti, si tratta della prima di due navi portacontainer della classe Marlin per le quali la TOTE ha stipulato un contratto di costruzione con la General Dynamics NASSCO in collaborazione con l'American Bureau of Shipping e la Guardia Costiera statunitense.

La *Isla Bella* assicura il servizio di trasporto merci da Jacksonville, in Florida, a San Juan, in Portorico.

La *Perla del Caribe*, la seconda portacontainer della classe Marlin, è stata varata ad agosto ed entrerà in servizio nel primo trimestre del 2016.

Una volta ultimata la *Perla del Caribe*, le due portacontainer saranno le più grandi e più eco-compatibili navi per carichi secchi alimentate a gas naturale liquido del mondo.

Il gas naturale liquido non è più una soluzione solo potenziale per soddisfare i requisiti in materia di emissioni derivanti da carburante: è già una presenza reale.

(da: *cargobusinessnews.com*, 24 novembre 2015)

STUDI E RICERCHE

PORTACONTAINER ACCANTONATE A CAUSA DEI PROFITTI CHE PRECIPITANO

Secondo la Drewry, gli armatori stanno rapidamente disarmando navi portacontainer man mano che il mercato rallenta e che le dimensioni della flotta inattiva diventeranno sempre più grandi mentre le tariffe ed i profitti scivoleranno verso il basso.

Disarmare o non disarmare, questa è la domanda che gli armatori di portacontainer si faranno nel corso del quarto trimestre di pari passo con l'esaurirsi della domanda delle loro unità.

La Drewry si aspetta che la risposta sarà sempre più affermativa.

Le dimensioni della flotta containerizzata inattiva si sono gonfiate del 52% da ottobre a novembre sino a raggiungere i 900.000 TEU, il maggiore quantitativo mensile dall'inizio del 2010 dopo il tracollo del mercato nel 2009.

La flotta inattiva adesso rappresenta il 4,6% del totale mondiale, che è ancora in qualche modo lontano dall'apice dell'11% circa visto alla fine del 2009.

Per chiarire, la Drewry classifica una nave come inattiva quando è rimasta ferma per un minimo di 14 giorni.

I cosiddetti viaggi mancati non contano perché queste navi continuano a salpare senza fare scalo nei porti di modo che possono essere facilmente inserite nuovamente negli orari.

L'ultima impennata mensile è stata indotta dal numero maggiore di navi della classe più grande messo in disarmo.

La Drewry ha conteggiato complessivamente 31 navi inattive da 8.000 TEU ed oltre al 16 novembre 2015 fra cui la *Morten Maersk* della classe Tripla E da 18.000 TEU.

Il fermo di queste unità così grandi non è stato fatto alla leggera, ma le crescenti dimensioni di questo settore mostrano come i vettori abbiano compreso che la navigazione a bassa velocità e le partenze annullate sono insufficienti di per sé per affrontare il problema dell'eccesso di capacità nei traffici est-ovest.

Da sempre, gli armatori non operativi si trovano nella non invidiabile posizione di coloro che possiedono la quota maggiore della flotta inattiva poiché gli operatori di navi hanno preferito sospendere il noleggio delle navi indesiderate noleggiate piuttosto che di quelle proprie.

Quella tendenza rimane ma i vettori adesso devono mettere in naftalina più navi proprie di quanto non accadesse in precedenza.

Delle 31 navi da 8.000 TEU ed oltre fermate a novembre, 15 appartengono a vettori mentre 16 appartengono ad armatori non operativi.

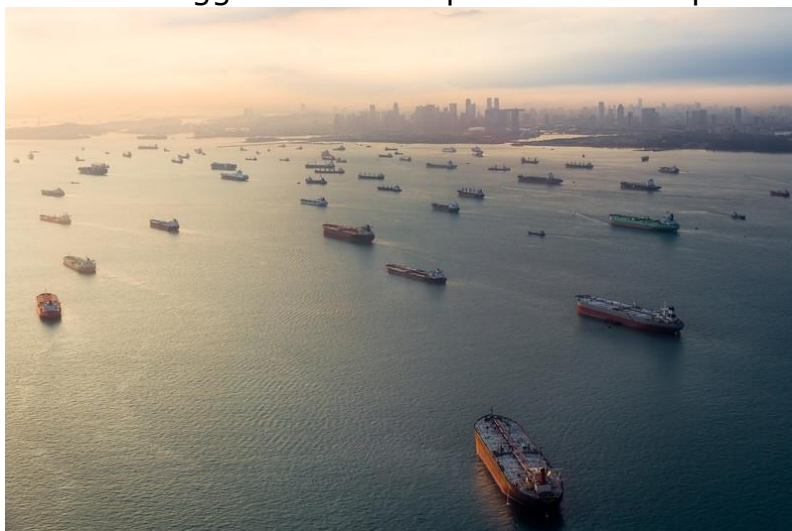
Le ragioni che sottostanno all'ultimo aumento delle dimensioni della flotta inattiva sono note a tutti: domanda modesta, eccesso di capacità e tariffe di nolo ultra-basse.

Ciò che è più difficile da stabilire è quante navi in più dovranno essere parcheggiate allo scopo di invertire la rotta.

Come detto prima, la flotta inattiva ha raggiunto il suo apice nel 2009 quando qualcosa come 1,4 milioni di TEU di capacità navale, che allora rappresentava l'11% della flotta mondiale, erano stati messi in disarmo.

Tuttavia, anche se l'attuale situazione presenta in effetti somiglianze con il 2009, esistono differenze più sostanziali.

L'inattività su larga scala cui si è assistito nel 2009 era una risposta al crollo della domanda causato dalla crisi finanziaria globale, laddove i problemi odierni sono più autoindotti.



I traffici containerizzati perlomeno attualmente stanno ancora crescendo, per quanto in modo fiacco, ma il vero problema oggi è costituito dalle enormi addizioni alla flotta containerizzata che hanno fatto sì che l'offerta eccedesse la domanda in ciascuno degli ultimi quattro anni.

Tornando al 2009, i vettori erano stati troppo lenti nel reagire al calo e non avevano effettuato abbastanza tagli alla capacità per evitare al settore di registrare perdite operative annue in ragione di 17-18 miliardi di dollari USA.

Peraltro, essi erano stati abbastanza astuti da agevolare gradualmente la ripresa della fornitura di navi alle operazioni quando la domanda

inaspettatamente era tornata ad oltranza l'anno successivo, comportando per il settore profitti di circa 20 miliardi di dollari.

Poiché i problemi odierni derivano più dal lato dell'offerta che da quello della domanda, le probabilità di un sollievo immediato sono poche.

La Drewry sostiene che i vettori certamente si sarebbero dovuti mettere in moto più presto quest'anno per incrementare la flotta inattiva ma piuttosto che ostinarsi su una proporzione teorica della flotta complessiva l'iniziativa più intelligente (dal momento che i vettori lo stanno già dimostrando mediante il fermo di più navi da 8.000 TEU ed oltre) dev'essere più selettiva e considerare le esigenze di capacità per ogni singolo traffico.

Tirar via un sacco di piccole navi regionali potrà senz'altro far aumentare la proporzione complessiva ma non potrà riparo ai problemi nei traffici di primo piano est-ovest in cui effettuano operazioni navi molto più grandi.

L'opinione della Drewry

Come nel 2009, i vettori hanno aspettato troppo a lungo ad utilizzare la tattica della flotta inattiva ma ora che lo hanno fatto la Drewry si aspetta che essi siano meno rigorosi di prima ma che vi si attengano più a lungo per contrastare il costante influsso delle consegne di unità di nuova costruzione.

(da: porttechnology.org, 23 novembre 2015)

REEFER

LA CMA CGM SVELTISCE LE PROPRIE OPERAZIONI REEFER E PUNTA AD ALTRI INVESTIMENTI

I caricatori di prodotti deperibili dovrebbero aspettarsi che un numero maggiore dei propri carichi venga trasbordato attraverso mega-hub dal momento che le navi ultra-grandi e l'espansione delle alleanze fra vettori continuano a ridisegnare le filiere della distribuzione containerizzata.

In occasione della recente conferenza *Cool Logistics Asia* svoltasi a Hong Kong, Lars Kastrup, vice presidente anziano della CMA CGM, ha dichiarato che il trasbordo dovrebbe diventare sempre più necessario ai vettori affinché essi possano fornire una sufficiente copertura di rete.

“Avere un numero maggiore di grandi navi significa avere più trasbordo.

È l'unico modo con cui possiamo ottimizzare la nostra rete nello stesso modo in cui potrebbe farlo una linea aerea e fornire tale livello di accesso.

So che il settore è sempre preoccupato dal trasbordo, ma si tratta di un'opportunità, è l'unico modo con il quale possiamo offrire servizi sostenibili ai porti minori” ha aggiunto.

Kastrup ha inoltre spiegato che tale modalità aiuta i piccoli produttori di alimentari ad accedere ad una gamma più grande di mercati.

“Ed è l'unica maniera mediante la quale i piccoli agricoltori possono adire il mondo intero.

Sappiamo che c'è sempre un rischio (circa l'affidabilità del trasbordo) quando si lavora ma è un rischio marginale e noi riteniamo che sia molto marginale”.

Constatando la stabilità del mercato e le tariffe di nolo relativamente alte indotti dai carichi refrigerati, la CMA CGM ha già separato le proprie attività reefer all'interno della propria unità e sta cercando di fare di più in ordine alla fornitura di servizi nell'entroterra per quanto attiene i carichi a temperatura controllata, ed in particolari quelli relativi ai prodotti deperibili.

Nel contempo, il vettore on sede a Marsiglia ha annunciato che la propria nuova ammiraglia da 18.000 TEU è la prima portacontainer a disporre della

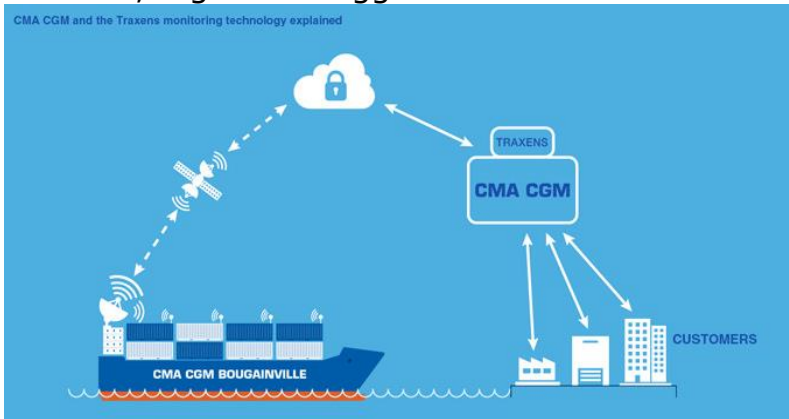
tecnologia intrinseca "Big Data", che trasforma i contenitori in "oggetti intelligenti connessi".

La *CMA CGM Bougainville* è stata equipaggiata con la tecnologia Traxens che consentirà il monitoraggio in tempo reale delle condizioni di singoli contenitori, fra cui la temperatura, il livello di umidità e lo stato di sdoganamento.

La compagnia di navigazione ha dichiarato che ciò fornirà valore aggiunto per il trasporto di merci deperibili perché la temperatura dei container reefer può essere monitorata e adattata a distanza.

La tecnologia di monitoraggio in tempo reale sarà accolta con favore dai caricatori che sentono di essere spesso lasciati all'oscuro per quel che riguarda la tratta marittima del trasporto di carichi reefer.

Tuttavia, ogni vantaggio derivante dall'aumento della visibilità della filiera



distributiva dovrà essere accompagnato dai miglioramenti della capacità del porto di movimentare con efficienza navi delle dimensioni della *CMA CGM Bougainville*.

Commentando la tendenza del settore verso le mega-navi, le mega-alleanze e la

conseguenza ricaduta a cascata delle navi, Kastrup della CMA CGM ha dichiarato che è necessario per i vettori ridurre i costi e ha detto che i porti devono concentrarsi sul miglioramento della produttività.

"Quando si immettono in servizio queste grosse navi si conseguono economie di scala. Il costo per TEU scende del 25%.

Ma non abbiamo così tanti grandi porti quanti ci piacerebbe che fossero: ne abbiamo qualcuno, ma siamo davvero carenti di innovazione.

Il modo in cui effettuiamo operazioni con una nave oggi è lo stesso di 20 anni fa.

Pertanto, assieme ai terminal, o forse più dei terminal, occorre che ci inventiamo qualche innovazione per fare in modo di essere molto più veloci. Stiamo ancora facendo le stesse 25-30 movimentazioni all'ora" ha detto.

(da: *theloadstar.co.uk*, 28 ottobre 2015)

IN CALENDARIO

2015

- | | |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 29-30 Nov | Ship Finance & Trade Conference Abu Dhabi, UAE |
| 23 Nov-4 Dec | Seminar on Tasks and Responsibilities of Forwarders, Agencies and Shipping Lines Antwerp, Belgium |
| 30 Nov-3 Dec | AAPA Chile 2015 Arica, Chile |
| 2- 3 Dec | 2nd Africa Ports & Railway Summit Dar es Salaam, Tanzania |
| 8-9 Dec | TOC Middle East in Dubai Dubai, UAE |

2016

- | | |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 28-29 Jan | 10th Indian Ocean Ports & Logistics 2016 Reunion Island |
| 15-17 Feb | PMAESA Conference 2016 Dar Es Salaam, Tanzania |
| 16-17 Feb | RoRo Shipping Conference Gothenburg, Sweden |
| 25-26 Feb | 7th Intermodal Asia 2016 Melbourne, Australia |
| 29 Feb - 2 Mar | ICHCA International Conference 2016 Barcelona, Spain |
| 13-15 Mar | International Maritime Transport and Logistics Conference "Toward Smart Ports" Alexandria, Egypt |
| 22-23 Mar | 8th International Conference & Exhibition USA 2016 Charleston, USA |
| 7-8 Apr | 15th Intermodal Africa 2016 Accra, Ghana |
| 24 -29 Apr | 28th Annual Port State Control Course Southampton, UK |
| 27-28 Apr | 4th MED Ports 2016 Tanger, Morocco |
| 19-20 May | International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport Le Havre, France |
| 26-27 May | 5th Black Sea Ports & Shipping 2016 Constanta, Romania |

30 May – 2 Jun	10th International Harbour Master Association Congress Vancouver, Canada
14-15 Jul	14th ASEAN Ports & Shipping 2016 Bangkok, Thailand
22-23 Sep	11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016 Colombo, Sri Lanka
26-27 Oct	12th Trans Middle East 2016 Jeddah, Saudi Arabia
17-18 Nov	16th Intermodal Africa 2016 Mombasa, Kenya

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.