



Notiziario

15 Aprile 2016

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXIV
Numero del 15 aprile 2016

PORTI

GLI INVESTIMENTI A TANGERI DELLA APM TERMINALS POTREBBERO TRASFORMARE
LO STRETTO DI GIBILTERRA IN UN NUOVO HUB LOGISTICO GLOBALE Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA HAPAG-LLOYD OTTIMISTA CIRCA LE TARIFFE DI NOLO " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

TRANSCONTAINER SENTE LA CRISI " 7

TRASPORTO STRADALE

CAMION AUTOMATIZZATI INCOLONNATI: COLLAUDO OLANDESE RIUSCITO " 9

TRASPORTO INTERMODALE

VARATO IL SERVIZIO DI AUTOSTRADA VIAGGIANTE CALAIS-PIRENEI " 11

LOGISTICA

SPEDIZIONIERI FIDUCIOSI SUL LUNGO TERMINE MALGRADO LE MOLTEPLICI DIFFICOLTÀ .. " 14

LEGISLAZIONE

LOS ANGELES E LONG BEACH TRACCIANO UNA LINEA DI DEMARCAZIONE
IN ORDINE ALLA PESATURA DEI CONTENITORI " 17

PROGRESSO E TECNOLOGIA

SVELATO UN NUOVO MODELLO PROGETTUALE DI NAVE PORTACONTAINER FEEDER " 20

STUDI E RICERCHE

DREWRY: IL CONSOLIDAMENTO NEL SETTORE DELLA NAVIGAZIONE DI LINEA " 23

REEFER

SOSTENIBILITÀ ED INVESTIMENTI IN TECNOLOGIA SONO ESSENZIALI
PER LA FILIERA DEL FREDDO Pag. 26

IN CALENDARIO " 30

15 aprile 2016

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

PORTI

GLI INVESTIMENTI A TANGERI DELLA APM TERMINALS POTREBBERO TRASFORMARE LO STRETTO DI GIBILTERRA IN UN NUOVO HUB LOGISTICO GLOBALE

La APM Terminals ha stanziato un altro investimento da 750 milioni di euro nel Mediterraneo Occidentale dopo avere sottoscritto una concessione trentennale con la TMSA (Tanger Med Special Agency) per sviluppare un terminal dalla capacità di 5 milioni di TEU presso il porto marocchino di Tangeri, in quello che potrebbe dimostrarsi uno dei suoi investimenti più arditi degli ultimi anni.

In una dichiarazione rilasciata il 31 marzo, l'operatore terminalistico ha affermato che l'infrastruttura inizierà le operazioni nel 2019, molto probabilmente con la Maersk Line quale proprio cliente radicato: la sua società gemella è stata specificamente indicata come "un cliente importante".

L'accordo rappresenta una crescente concentrazione di attività di trasbordo a ciascun capo del bacino del Mediterraneo, lasciando allo scoperto gli hub di trasbordo situati centralmente come Gioia Tauro e Malta, ed andrà ad aggiungersi alle attuali infrastrutture della APMT di Tangeri ed Algeciras in Spagna, situata poche miglia a nord sullo stretto di Gibilterra, che hanno movimentato lo scorso anno rispettivamente 1,7 e 3,5 milioni di TEU.

Chiaramente, l'ingresso occidentale del Mediterraneo, situato al crocevia di tre traffici est-ovest – i servizi Asia-Europa, transatlantici meridionali ed Asia-Costa Orientale USA che transitano da Suez – ha il potenziale per svilupparsi in uno dei grandi hub di trasbordo globali, a cavalcioni dei continenti e dei confini nazionali.

"La collocazione delle infrastrutture di Tangeri ed Algeciras assicura un naturale punto di trasbordo per i carichi movimentati sulle navi da e per l'Africa, nonché dall'Europa e dall'Estremo Oriente sulla primaria rotta marittima est-ovest attraverso il Mar Mediterraneo: oltre 200 navi mercantili passano dallo Stretto di Gibilterra ogni giorno nell'ambito di importanti servizi di linea che collegano l'Asia, l'Europa, le Americhe e l'Africa.

Anche se i porti africani al momento rappresentano solamente il 4,5% della produzione portuale globale (carichi di trasbordo compresi), il Rapporto 2015 dell'ONU sulle Prospettive della Popolazione Mondiale prevede che più della metà della crescita della popolazione mondiale dal 2015 al 2050 si verificherà

in Africa, dato che la popolazione africana diventerà più del doppio da 1,1 a 2,4 miliardi nel giro dei prossimi tre decenni e mezzo” ha detto la società.

Allo stesso modo, lo sviluppo vedrà l’impiego di molta tecnologia all’avanguardia per la movimentazione dei container che la APMT ha impiegato a Rotterdam.

L’interesse per tali località, naturalmente, non è limitato alla Maersk/APMT.

The Loadstar ha appreso recentemente da una eminente personalità della finanza che l’accesso al porto, nonché una quota azionaria nello stesso, è stata la ragione principale dell’acquisizione nel 2007 della compagnia di navigazione statale Comanav da parte della CMA CGM.



La domanda davvero interessante è quale valore aggiunto si può ricavare dal portare più oltre la filiera distributiva containerizzata?

La APMT punterà ad offrire collegamenti attraverso lo Stretto di Gibilterra fra i suoi due porti?

Qual è il potenziale dell’adiacente zona franca – modellata su quella di Jebel Ali – di offrire un menù di servizi logistici di produzione aggiuntiva?

E quali opportunità essa offrirà alle industrie marocchine, che si sono già scavate una nicchia nella produzione di abbigliamento per il pronto moda?

(da: *theloadstar.co.uk*, 1° aprile 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA HAPAG-LLOYD OTTIMISTA CIRCA LE TARIFFE DI NOLO

L'amministratore delegato della linea di navigazione Hapag-Lloyd ha dichiarato che la compagnia si aspetta di assistere ad una moderata ripresa delle tariffe di nolo nei prossimi due trimestri del 2016.

La compagnia di navigazione, che nel 2015 ha fatto registrare il suo primo profitto netto annuo dal 2010 in seguito ai provvedimenti finalizzati al taglio dei costi ed alla sua fusione con le attività containerizzate della compagnia di navigazione cilena CSAV (Compañía Sud Americana de Vapores), si aspetta tuttavia che le tariffe di nolo andranno ancora a decrescere moderatamente nel corso del 2016.

L'amministratore delegato Rolf Habben Jansen ha spiegato in occasione di una conferenza organizzata per presentare i risultati del 2015 della compagnia: "Noi ci aspettiamo in effetti che le tariffe di nolo nel 2016 siano al di sotto di quelle viste in media nel 2015.

Questo tuttavia non significa che ci aspettiamo che esse restino al livello registrato nel primo trimestre, che è stato al di sotto della media".

Habben Jansen ha spiegato che l'azienda si aspetta pertanto di assistere ad una ripresa delle tariffe di nolo, sebbene non in misura "imponente", nel corso del 2016 aggiungendo che, sebbene il mercato sia difficile, ci sono alcuni segnali incoraggianti per il settore.

"Abbiamo visto che nei due traffici più problematici nel 2015, vale a dire l'Asia-Europa e l'Asia-America Latina, sono stati adottati provvedimenti relativi alla capacità che dovrebbero produrre degli effetti" ha aggiunto.

Habben Jansen ha dichiarato che probabilmente per la prima volta egli è ragionevolmente ottimista circa i vari fattori in atto per le tariffe di nolo.

Ha poi aggiunto: "Non eravamo molto ottimisti ma piuttosto pessimisti riguardo alle tariffe di nolo, poiché sentivamo che dopo che tutti quanti erano stati troppo ottimisti alla luce del calo dei prezzi del petrolio, nonché che tutti avevano iniziato ad impiegare troppe navi, ci sarebbe voluto del tempo prima che la gente comprendesse che il modo in cui le tariffe stavano per capitolare stava per compromettere i nostri conti".

La Hapag-Lloyd ha riferito che la propria tariffa di nolo media è diminuita del 14% da 1.427 dollari USA/TEU nel 2014 a 1.225 dollari USA/TEU dell'anno scorso.

La linea di navigazione ha fatto registrare profitti per 114 milioni di euro l'anno scorso, rispetto alle perdite per 604 milioni di euro registrate nel 2014.

I volumi di trasporto della Hapag-Lloyd si sono incrementati del 25% da un anno all'altro da 5,9 milioni di TEU nel 2014 a 7,4 milioni di TEU l'anno scorso, con un aumento dei ricavi per 8,8 miliardi di euro nel 2015 rispetto ai 6,8 miliardi di euro nell'anno precedente.

La compagnia di navigazione ha spiegato in una dichiarazione che gli incrementi dei volumi e dei ricavi sono stati principalmente da attribuire all'acquisizione delle attività containerizzate della CSAV.



Habben Jansen ha dichiarato che i risultati del 2015 sono stati in linea con le aspettative della compagnia, aggiungendo che la linea di navigazione "è tornata ad essere fra i principali operatori produttivi del settore".

"Abbiamo lavorato sodo per questo successo mediante la rapida integrazione delle attività containerizzate della CSAV e lo sfruttamento delle sinergie, così come con il programma di riduzione dei costi e per l'efficienza OCTAVE, che contribuirà agli introiti per una somma complessiva di 600 milioni di dollari USA a partire dal 2016" ha aggiunto.

"Più del 70% dei miglioramenti attesi per i risultati sono già stati realizzati nel 2015.

Sulla scorta di questo successo, abbiamo già varato l'OCTAVE 2 verso la fine del 2015".

La compagnia di navigazione ha dichiarato che il suo sviluppo finora nel 2016 è stato in linea con le aspettative, aggiungendo che quest'anno si continuerà a lavorare sulla sua competitività.

Aggiunge Habben Jansen: "Riteniamo che il consolidamento in corso e l'imminente costituzione di una nuova alleanza dovrebbero aggiungere stabilità al mercato e che ci sarà qualche ripresa del mercato".

(da: *container-mag.com*, 29 marzo 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

TRANSCONTAINER SENTE LA CRISI

I risultati della società intermodale russa Transcontainer riflettono il deterioramento dell'economia russa nel 2015.

La Transcontainer ha riportato un calo del 5,3% dei propri volumi di trasporto intermodale ferroviario nel 2015 per 1,39 milioni di TEU di contenitori carichi e vuoti.

C'è stato un incremento dello 0,8% dei trasporti sulle tratte interne per 0,771 milioni di TEU ed un incremento del 2,5% delle movimentazioni in importazione (per 0,220 milioni di TEU).

Per contro ci sono state diminuzioni del 15,2% nelle movimentazioni in esportazione (per 0,314 milioni di TEU) e del 27,5% delle movimentazioni in transito per 0,085 milioni di TEU.

La rete dei terminal container ferroviari della società in Russia (46 stazioni oltre ad una in leasing a lungo termine in Slovacchia) ha movimentato 1,219 milioni di TEU nel 2015 (-7,6%).



In Kazakhstan, le attività di movimentazione vengono effettuate dalla KDTS, la joint venture fra Transcontainer e Kazakh Railways, che ha movimentato 0,150 milioni di TEU presso i terminal transfrontalieri di Dostyk ed Altynkol (-27,6%).

I volumi presso i 19 terminal interni della KDTS sono diminuiti del 32,7% sino a 0,028 milioni di TEU.

I risultati produttivi non containerizzati presso i terminal della KDTS sono diminuiti del 15,6% per 2,9 milioni di tonnellate.

La Transcontainer afferma che la propria quota del mercato del trasporto containerizzato ferroviario russo è stata di circa il 47% nel 2015.

A detta della società il mercato complessivo del trasporto containerizzato ferroviario russo è diminuito dell'8% sino a 2,959 milioni di TEU nel 2015.

Il decremento dei trasporti è stato principalmente dovuto ad un calo del 14,9% dei trasporti internazionali, mentre i volumi nazionali sono rimasti al livello precedente.

Il PIL russo si è contratto del 3,7% nel 2015 ed il rublo si è svalutato di quasi il 60% rispetto al dollaro USA nel corso dell'anno.

I ricavi rettificati della Transcontainer sono diminuiti dell'1,1% sino a 20,33 miliardi di rubli.

I costi rettificati sono aumentati del 3,9% per 17,848 miliardi di rubli a causa degli incrementi delle tariffe della RZD (le ferrovie russe), dell'inflazione dei costi e dell'incremento delle spedizioni relative alla Comunità Europea.

La Transcontainer, che è quotata alla Borsa di Mosca ed a quella di Londra, appartiene al 50% più 2 quote alla UTLC (United Transportation and Logistics Company), la joint venture delle ferrovie nazionali dei tre paesi dell'Unione Doganale (Russia, Bielorussia e Kazakhstan).

Nell'ambito della UTLC, la RZD è l'azionista di maggioranza, seguita dalla KZ.

(da: worldcargonews.com, 30 marzo 2016)

TRASPORTO STRADALE

CAMION AUTOMATIZZATI INCOLONNATI: COLLAUDO OLANDESE RIUSCITO

I camion della NXP e della DAF hanno dimostrato con successo le tecnologie di autoguida in camion automatizzati.

La dimostrazione ha coinvolto due camion, entrambi con autista a bordo, che hanno percorso incolonnati (il cosiddetto platooning) le strade pubbliche da diverse città europee alla volta dei Paesi Bassi.

Questa prova è finalizzata a portare il platooning in autonomia un passo avanti verso l'attuazione mediante una dimostrazione delle potenzialità economiche, della gestione del traffico e dei vantaggi in termini di sicurezza.

Essa affronta altresì la questione della necessità di normativa e standardizzazione degli ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti) in tutta Europa, dal momento che le attuali regole e leggi relative alla velocità ed alla distanza variano a seconda dei paesi.

La European Truck Platooning Challenge, organizzata dal ministero olandese dei trasporti e dell'ambiente, si affida alla tecnologia per la sicurezza ed il radar V2V ("Roadlink") fornita dalla NXP Semiconductors NV.



La dimostrazione è il frutto del consorzio Eco Twin, costituito da NXP, DAF, TNO e Ricardo; il "Roadlink" utilizza le comunicazioni senza fili standard IEEE 802.11p combinate con la tecnologia radar NXP in modo che i camion incolonnati si scambiano informazioni in sicurezza in tempo reale e frenano ed accelerano automaticamente in risposta al camion di testa.

L'elevata velocità di comunicazione e ricettività della tecnologia RoadLINK della NXP consente il mantenimento di distanze estremamente brevi ed una guida davvero sincronizzata fra i camion DAF incolonnati: al fine di dimostrare

l'accelerazione e la frenatura autonome, la distanza programmata fra i veicoli è stata definita in 0,5 secondi, che, quando si viaggia a 80 km/h, si traduce in una distanza di soli 10 metri.

La ricettività del camion che segue incolonnato è stimata in 25 volte più veloce del tempo medio di reazione umana di un secondo, cosa che risparmia tempo decisivo nel caso di frenata di emergenza.

Il sistema di comunicazione RoadLINK progettato dalla NXP è inserito negli specchietti dei camion DAF che partecipano al platooning.

Il modello progettuale del sistema aggiuntivo NXP V2V dotato di quattro canali sicuri assicura una comunicazione estremamente affidabile.

L'audio consente agli autisti di parlarsi reciprocamente senza doversi affidare ad altri canali di comunicazione come le reti cellulari.

Inoltre, la telecamera alimentata dal V2V e situata sul camion di testa trasmette quello che "vede" all'autista del camion che segue, assicurando una chiara visione della strada davanti.

"Inutile dire che c'è bisogno ancora di un sacco di continuo sviluppo prima di poter introdurre il platooning come una nuova tecnologia nel mercato", afferma Ron Borsboom, membro del consiglio di amministrazione della DAF Trucks e responsabile dello sviluppo del prodotto.

"Si tratta sicuramente di un progetto che non potrà essere completato prima del 2020.

C'è ancora parecchio da fare in termini di normativa, responsabilità ed accettazione.

Unitamente alla NXP, alla TNO ed alla Ricardo, dimostreremo nel corso dell'European Truck Platooning Challenge che i viaggi dei camion incolonnati ed automatizzati sono tecnicamente possibili.

Questa dimostrazione dovrebbe aprire la strada al fatto che ai produttori di camion sia consentito di portare avanti altri collaudi della tecnologia sulle strade pubbliche allo scopo di acquisire ancora altra esperienza.

Sta adesso ai politici renderlo possibile".

(da: worldcargonews.com, 6 aprile 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

VARATO IL SERVIZIO DI AUTOSTRADA VIAGGIANTE CALAIS-PIRENEI

La Viia, impresa attiva nel settore dell'autostrada viaggiante e società controllata dalla SNCF Logistics, ha varato il 29 marzo scorso il proprio servizio VIIA Britannica per semirimorchi camionistici non accompagnati, il cui primo convoglio è partito dal porto di Calais alle 2 del mattino ed è arrivato a Le Boulou nei pressi di Perpignano in prossimità del confine franco-spagnolo dopo sole 22 ore.

La più lunga autostrada viaggiante d'Europa

Quale più lunga autostrada viaggiante d'Europa (che evita la percorrenza di 1.200 km di strade), la VIIA Britannica consente agli autotrasportatori di attraversare la Francia in sole 22 ore.

I treni sull'autostrada viaggiante VIIA Britannica trasportano semirimorchi non accompagnati dal porto di Calais a Le Boulou sei giorni alla settimana.

Inizialmente, ci sarà un viaggio di andata e ritorno al giorno, che potranno eventualmente aumentare fino a due al giorno.

Ciascun treno è lungo 680 metri ed è costituito da un numero di carri sino a 20 con capacità bastate per 40 semirimorchi.

Questo servizio è effettuato dalla VIIA, una società partecipata della SNCF Logistics, e sposterà 40.000 semirimorchi all'anno dalle strade alla ferrovia nel giro dei prossimi cinque anni.

Ciò farà risparmiare 50.000 tonnellate di CO₂ all'anno, equivalenti all'eliminazione di 50 milioni di km camionistici all'anno.

Un servizio di traghetti integrato dal Regno Unito ("RoRo Rail")

Il terminal dell'autostrada viaggiante di Calais è il primo terminal di questo tipo in un porto.

Si tratta di un hub trimodale che unisce trasporto ferroviario, marittimo e stradale per semirimorchi non accompagnati movimentati dalla Spagna al Regno Unito od alla volta della Francia settentrionale e del Belgio.

Questa localizzazione strategica dà ai trasportatori il vantaggio di un servizio integrato strada-rotaia da Dover a Le Boulou.

I semirimorchi che arrivano in treno al porto di Calais possono restare non accompagnati dal momento che vengono caricati su traghetti per attraversare il Canale della Manica.

Finora, è stata siglato un accordo iniziale tra VIIA e P&O Ferries, una compagnia di trasporti marittimi che sta cercando di sviluppare la propria attività di trasporto di semirimorchi non accompagnati.

Oggi la P&O Ferries offre fino a 58 traversate al giorno fra i porti di Calais e Dover.

Si tratta del primo corridoio di trasporto multimodale di merci istituito fra il Regno Unito ed il confine franco-spagnolo.



Il Porto di Boulogne e Calais è attualmente il 4° maggiore porto mercantile della Francia e queste nuove infrastrutture all'avanguardia (che hanno richiesto 7 milioni di euro di investimenti) non faranno che rendere più allettante il porto e porranno le basi per la crescita attesa in seguito al progetto "Porto di Calais 2015" che raddoppierà la capacità.

Sicurezza incrementata in relazione a questo nuovo servizio

Allo scopo di far sì che il servizio venga effettuato in condizioni ottimali di sicurezza, sono state incrementate le misure di sicurezza, specialmente attorno al porto di Calais.

Queste misure vanno al di là delle normali ispezioni condotte presso il Porto di Boulogne e Calais, che sono le medesime alle quali i camion sono assoggettati prima di essere caricati quando arrivano via strada.

Thierry Le Guilloux, presidente della VIIA, ha dichiarato: "Questo nuovo servizio rafforzerà la rete dell'autostrada viaggiante, consentendoci di offrire ai nostri clienti autotrasportatori ancora maggiore efficienza e competitività.

Stiamo già lavorando su nuove connessioni per collegare presto Calais ad altri terminal europei”.

Jean-Marc Puissesseau, presidente ed amministratore delegato del Porto di Boulogne e Calais, afferma: “Stiamo celebrando l’apertura dell’autostrada viaggiante VIIA Britannica e siamo orgogliosi di essere il primo porto europeo dotato di tale innovativa infrastruttura.

Oltre al nostro impegno per rendere il nostro porto eco-responsabile e dedicarci pienamente alla promozione dello sviluppo sostenibile, questa struttura apporterà vantaggi alla comunità locale mediante la realizzazione di nuove attività di movimentazione nel porto, creando perciò nuovi posti di lavoro”.

(da: railjournal.com/via.com, 30 marzo 2016)

LOGISTICA

SPEDIZIONIERI FIDUCIOSI SUL LUNGO TERMINE MALGRADO LE MOLTEPLICI DIFFICOLTÀ

I principali responsabili delle decisioni nella logistica restano fiduciosi circa il ruolo che i fornitori di servizi di spedizione merci e logistica svolgeranno nei prossimi cinque anni malgrado le molteplici difficoltà che dovranno affrontare, fra cui l'erosione dei margini, una minaccia concorrenziale derivante dagli emergenti nuovi arrivati nel mercato guidati dalla tecnologia e la mutevole domanda dei clienti.

Secondo l'indagine e rapporto "*Il futuro del trasporto merci*" pubblicato ai primi di aprile dalla Freightos, specializzata in automazione nel trasporto merci, più dell'80% dei principali responsabili delle decisioni nella logistica ritengono che gli spedizionieri svolgeranno un ruolo simile o più ampio nel giro dei prossimi cinque anni, mentre il 63% ritiene che tale ruolo si estenderà ed il 18% ritiene che essi manterranno la propria attuale quota di mercato.

Al contrario, solo il 2% sono preoccupati dal fatto che la indifferenziazione del prodotto comporterà che i contratti dei loro servizi offriranno poco più di quelli degli operatori non detentori di navi o del brokeraggio doganale, in luogo dei più esaustivi servizi a valore aggiunto attualmente offerti dalla maggior parte dei fornitori di logistica integrata.

Peraltro, circa il 12% di coloro che hanno risposto – la maggior parte dei quali lavorano per le prime 100 società di logistica integrata ed i cui ricavi combinati derivanti dai servizi logistici hanno superato i 210 miliardi di dollari USA all'anno – ritengono che l'attuale ruolo degli spedizionieri di merci sarà danneggiato dall'incremento delle vendite dirette vettore-caricatore.

Quest'ultima preoccupazione è correlata dall'ingresso nel mercato di soggetti che non sono fornitori tradizionali di servizi logistici, così come dall'ampliato ruolo delle vendite online assunto dai vettori.

Anche se gli spedizionieri attualmente gestiscono la maggior parte delle movimentazioni di carichi merci per via aerea, i vettori marittimi da sempre vendono la maggior parte della propria capacità direttamente ai caricatori, sebbene quella quota sia costantemente in declino e si attesti attualmente al 60% circa.

Ma molti ritengono che l'aumento delle vendite online potrebbe mettere in grado sia i vettori aerei che quelli marittimi di incrementare notevolmente le vendite dirette ai caricatori.

Il rapporto nota come nel 2015 la Delta Airlines abbia iniziato a quotare e prenotare online i carichi, mentre altre linee aeree quali la China Southern e la Qatar Airways hanno cominciato ad offrire la fissazione diretta tramite e-commerce dei prezzi del trasporto merci.

L'indagine ha constatato che la maggior parte dei principali responsabili delle decisioni nell'ambito del trasporto merci (73%) prevede che le vendite dirette online dei vettori ai caricatori continueranno o si incrementeranno, intaccando ulteriormente la loro quota di mercato.

Infatti, la metà di loro ritiene che questa tendenza alle vendite online si espanderà dal trasporto aereo a quello marittimo, così come – poiché i caricatori cercano di risparmiare tempo – lo faranno l'impegno ed i costi.

Riguardo al ruolo delle grandi società tecnologiche nell'ambito della logistica, l'89% di coloro che hanno risposto si aspettano che la Amazon intraprenderà una significativa iniziativa per entrare nello spazio della logistica, mentre il 37% ritiene che lo farà la Uber ed il 12% si aspetta che anche Google muoverà verso la logistica.



Ma l'indagine afferma che il generale ottimismo diffuso sembrerebbe fondarsi sulla fiducia di riuscire a superare gli attuali problemi e difficoltà, così come su una idea piuttosto chiara in ordine a quello che ci aspetta.

L'indagine ha trovato che i principali responsabili delle decisioni confidano che l'erosione dei margini sia sotto controllo.

Alla domanda di scegliere i tre metodi più pratici per gli spedizionieri di combattere la diluizione dei rendimenti, un clamoroso 86% ha scelto la tecnologia.

Dopo la tecnologia, il 63% ha detto che le nuove offerte di servizio aiuteranno gli spedizionieri a farsi strada nel futuro.

La sola altra opzione popolare preferita ai fini della lotta con l'erosione dei margini è stata quella mediante la crescita, o per mezzo della crescita organica o per mezzo di fusioni ed acquisizioni.

È interessante sottolineare che il rapporto noti come, mentre l'attenzione nel 2015 si era concentrata molto sulle fusioni ed acquisizioni, solamente il 50% dei più importanti professionisti del trasporto merci ravvisi che esse siano il modo ideale per migliorare la propria posizione nel settore.

Commentando tali risultanze, la Freightos afferma: "In un settore notoriamente conservatore, optare per servizi che si sono dimostrati a valore aggiunto rispetto alla tecnologia sarebbe stata l'opzione sicura.

Tuttavia, il predominio della scelta a favore della tecnologia indica un orientamento verso il cambiamento nel contesto del settore.

"È facile capire, peraltro, perché l'offerta di nuovi servizi sia il metodo preferito per combattere la diluizione dei rendimenti.

I margini di profitto nel trasporto aereo, stradale e marittimo sono in diminuzione, mentre si ha la sensazione che i servizi aggiuntivi, quale la logistica contrattuale, siano di gran lunga più produttivi di profitti".

Il rapporto completo può essere consultato visitando il sito:

<https://www.freightos.com/download-the-future-of-freight-in-2020-study/>

(da: lloydsloadinglist.com, 8 aprile 2016)

LEGISLAZIONE

LOS ANGELES E LONG BEACH TRACCIANO UNA LINEA DI DEMARCAZIONE IN ORDINE ALLA PESATURA DEI CONTENITORI

Gli operatori terminalistici di Los Angeles e Long Beach, sebbene probabilmente dispongano di più pese di qualsiasi altro complesso portuale al mondo, affermano di "non essere in grado" di fornire servizi relativi alla massa lorda verificata in osservanza alle nuove disposizioni della convenzione SOLAS.

Il 1° aprile il WCMTOA (The West Coast Marine Terminal Operators Agreement) ha rilasciato una dichiarazione secondo cui "tutti e 13 i terminalisti membri dell'accordo non sono in grado di assicurare servizi di pesatura della massa lorda verificata che siano conformi alle direttive della SOLAS che secondo i programmi dovrebbero entrare in vigore il 1° luglio prossimo".

I membri dell'accordo sono le 13 società operatrici dei terminal container situati nei porti di Los Angeles e Long Beach.

Il WCMTOA afferma che "l'annuncio collettivo effettuato dai terminal membri si basa sulla mancanza di infrastrutture terminalistiche necessarie ad ottenere



che le masse lorde verificate utilizzino i metodi specificati negli emendamenti alle direttive.

I singoli terminal membri istituiranno e comunicheranno le proprie politiche relative alla effettuazione delle procedure inerenti alla massa lorda verificata presso i propri terminal".

L'annuncio è alquanto sorprendente dal momento che in realtà ci sono un mucchio di attrezzature per la pesatura nei terminal.

La Trapac, in particolare, dispone del sistema di pesatura a dispositivi di blocco della Bromma sulle proprie gru impilatrici automatizzate, sebbene queste ultime coprono solo in parte la sua area di piazzale.

Presso le altre infrastrutture c'è una marea di pese, ovvero corsie a ponte come sono note negli Stati Uniti.

Giusto per fornire qualche esempio, lo SSA Marine ha 13 corsie a ponte presso il Molo A di Long Beach, lo Eagle Marine ha 10 corsie a ponte presso il Molo 300 a Los Angeles ed il West Basin Container Terminal di Los Angeles ha recentemente completato l'installazione di un sistema di "pesatura in movimento" della Intercomp in ciascuna delle proprie corsie a piedistallo.

Le pese, tuttavia, pesano il container, il camion ed il semirimorchio, mentre due contenitori da 20 piedi su un semirimorchio vengono pesati assieme.

Mentre gli operatori terminalistici di altri paesi stanno lavorando sui metodi per dedurre il peso del camion e del semirimorchio facendo tornare indietro il camion attraverso una pesa a vuoto, ovvero richiedendo la tara nel contesto della prenotazione, gli operatori del terminal San Pedro hanno segnalato di non voler seguire tale percorso.

I porti di Los Angeles e Long Beach sono già sotto pressione da parte dei residenti, della comunità dell'autotrasporto e dei politici al fine di minimizzare i tempi d'attesa dei camion e la congestione stradale.

Essi hanno buone ragioni per non voler aggiungere un'altra complicazione al processo nell'ambito del varco.

La pesatura dei container crea inoltre l'opportunità di un nuovo ruolo per i funzionari della ILWU: si tratta di una porta che la Pacific Maritime Association non vorrebbe aprire.

Sembra che gli Stati Uniti si stiano indirizzando verso la presentazione della massa lorda verificata attraverso le procedure esistenti fra il caricatore ed il vettore.

La OCEMA (Ocean Carrier Equipment Management Association) ha recentemente pubblicato una *"Migliore pratica raccomandata per l'accettazione e la trasmissione della massa lorda verificata"* che definisce le modalità secondo le quali essa ritiene che i caricatori dovrebbero inviare i dati relativi alla massa lorda verificata al vettore marittimo.

La raccomandazione della OCEMA è nel senso che il caricatore ottenga ed invii una massa lorda verificata al vettore marittimo, che poi la inoltra al terminal e/o all'operatore marittimo.

Per quanto attiene quando la massa lorda verificata debba essere ricevuta, afferma la OCEMA: "Come prassi generale, quando il tempo limite di ricezione viene determinato nel momento della chiusura della giornata lavorativa, il tempo limite per la massa lorda verificata sarà fissato per mezzogiorno della giornata stessa.

A prescindere dalla ricezione del tempo limite, il vettore avviserà il caricatore circa il tempo limite per la massa lorda verificata al momento della prenotazione”.

I vettori determineranno la data di scadenza per la presentazione della massa lorda verificata mediante mezzi alternativi, ma essa sarà “tipicamente in anticipo rispetto alla presentazione elettronica al fine di consentire i tempi di lavorazione”.

Un fattore importante a questo riguardo è che i caricatori già devono inviare un sacco di informazioni ad un vettore prima di poter caricare il contenitore ai sensi della attuale politica del “nessuna documentazione/nessun carico”.

Il pensiero della OCEMA è che le disposizioni sulla massa lorda verificata non faranno che dare ulteriore importanza a questo precedente e saranno coerenti con le attuali relazioni contrattuali.

(da: worldcargonews.com, 5 aprile 2016)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

SVELATO UN NUOVO MODELLO PROGETTUALE DI NAVE PORTACONTAINER FEEDER

La società di architettura navale danese Knud E. Hansen ha recentemente sviluppato un certo numero di progetti relativi a navi portacontainer di raccordo pionieristiche.

La prima della serie di tre modelli progettuali si riferisce ad una nave da 2.000 TEU che è stata concepita per specializzarsi nello scalo in piccoli ed angusti porti situati a monte lungo i fiumi, come ad esempio quello di Bangkok in Thailandia.

La navigazione in tali baie richiede una nave che abbia un pescaggio ridotto: nel caso di Bangkok, non più di 8,2 metri.

Jesper Kanstrup, capo architetto navale della Knud E. Hansen, afferma: "La duplice configurazione si adatta bene al relativamente piccolo diametro delle eliche.



L'area complessiva di rotazione delle due eliche corrisponde all'area di un'elica singola con un diametro di approssimativamente 7,4 metri ed inoltre l'elica controrotante recupererà un po' dell'energia di vortice

prodotta dall'elica principale, cosa che comporta un incremento dell'efficienza complessiva".

Un secondo modello progettuale riguarda una nave che non richiede un pescaggio così basso e che disporrà di una capacità di 3.800 TEU.

Poiché qui il pescaggio non costituisce un metro di valutazione principale, questo progetto prevede che la nave feeder sia dotata di un'elica di più ampio diametro e di una rotazione più lenta.

A differenza della maggior parte delle navi feeder, la tuga di questa nave è situata leggermente più avanti rispetto alla metà della nave allo scopo di massimizzare il numero degli slot containerizzati in coperta alla luce delle disposizioni dell'IMO per quanto attiene la visuale dal ponte.

Il numero aggiuntivo degli slot può essere utilizzato in condizioni di carico nella realtà perché la nave è più ampia e presenta una maggiore stabilità rispetto a quella della maggior parte delle navi feeder di queste dimensioni.

Continua Kanstrup: "Questo prepara la nave per il gas naturale liquido e la propulsione a duplice carburante: si tratta di una caratteristica che sta diventando sempre più richiesta.

Qui abbiamo un quadrato dietro alla tuga in cui possiamo piazzare serbatoi sia per l'olio combustibile che per il gas naturale liquido.

Oltretutto, la nave può essere costruita con serbatoi per l'olio combustibile e potrà poi essere facilmente adattata al gas naturale liquido il giorno che saranno state sufficientemente sviluppate le infrastrutture per il gas naturale liquido nel caso che in prima istanza sia stato installato un motore a carburante duplice".

Il modello progettuale è in fase di sviluppo con la consulenza della DNVGL allo scopo di conseguire un'Approvazione in via di principio", che a detta di Kanstrup contribuirà a rendere il progetto più accessibile sul mercato.

La terza configurazione prevede l'applicazione di una forma dello scafo adatta al trasporto di carichi containerizzati sia parziali che completi.

Il problema sorge a causa del diverso modo in cui una nave si comporta a seconda del proprio carico.

Una portacontainer grande, quando trasporta pochi contenitori, presenta un basso pescaggio, ma ha una stabilità tale che le accelerazioni sono troppo elevate, causando problemi al sistema di fissaggio ed all'equipaggio.

Afferma Kanstrup: "In questa situazione, non si desidera altro che una sufficiente stabilità, di modo che una scafo stretto è preferibile.

Il problema, però, è che quando si deve trasportare a pieno carico si vorrebbe una linea di galleggiamento più ampia per un avere più stabilità.

Pertanto, lo scafo ideale dovrebbe avere lati inclinati con una linea di galleggiamento stretta a basso pescaggio ed una linea di galleggiamento più ampia a pescaggio più profondo, cosa questa che, tuttavia, non è il modello progettuale più pratico considerando le banchine verticali presenti nei porti".

La soluzione proposta dalla Knud E. Hansen consiste nell'adottare uno scafo con lati inclinati invece di uno scafo convenzionale, rispecchiando però le sezioni triangolari di ciascun lato per creare un trimarano o per meglio dire un "monoscafo stabilizzato" dotato di uno scafo principale stretto con lati verticali e scafi buttafuori con una sezione trasversale triangolare, ma con lati verticali verso la banchina.

"Cercavamo qualcosa che desse una risposta al problema della navigazione a bassa velocità.

Con l'avvento della lenta navigazione, per certe merci il trasporto aereo è diventato una scelta più popolare perché il carico arriva più alla svelta".

Conclude Kanstrup: "E spostare le merci dal trasporto marittimo a quello aereo non comporta un effetto positivo sulle emissioni di CO₂.

Con questo modello progettuale abbiamo una nave che potrebbe colmare il divario fra le navi portacontainer a lenta navigazione ed il trasporto merci aereo".

(da: porttechnology.org, 5 aprile 2016)

STUDI E RICERCHE

DREWRY: IL CONSOLIDAMENTO NEL SETTORE DELLA NAVIGAZIONE DI LINEA

Il trasporto marittimo di contenitori resta straordinariamente frammentato, tanto che i cinque maggiori operatori rappresentano meno della metà del mercato globale.

Ciò presenta una notevole opportunità di ulteriore consolidamento.

Fino a poco tempo fa, il settore aveva sperimentato un periodo di stasi decennale riguardo alle attività di fusioni ed acquisizioni, successivamente ad un turbinio di subentri nei primi anni 2000.

Peraltro, negli ultimi 12 mesi sono stati stipulati quattro importanti accordi che hanno coinvolto diverse importanti linee di navigazione, i quali hanno indotto la gente a domandarsi se questo facesse presagire una nuova tendenza di ulteriore consolidamento nel settore.



La pressione finanziaria sugli operatori del settore, ed in particolare sui vettori più deboli, si sta intensificando quotidianamente dal momento che le tariffe stanno precipitando in nuovi abissi.

Il consolidamento potrebbe essere per alcuni un mezzo per sopravvivere, consentendo alle linee di combinarsi per creare economie di scala e realizzare sinergie.

Come i vettori più forti hanno dimostrato, tuttavia, non è questo il solo strumento per realizzare economie di scala.

Sia la Maersk che la Hapag-Lloyd si sono servite delle acquisizioni come motore di crescita, mentre la MSC ha fatto affidamento interamente sulla crescita organica e la CMA CGM, prima della propria acquisizione della APL, aveva integrato la crescita organica con un certo numero di piccole acquisizioni.

Il vantaggio per il settore nel suo complesso è notevolmente maggiore se la linea di navigazione persegue la crescita mediante l'acquisizione piuttosto che

continuando a costruire nuovo e più grande tonnellaggio che non occorre al settore.

D'altro canto, il consolidamento come strategia per le singole linee di navigazione implica il notevole rischio che i vantaggi cui si mira non vengano conseguiti.

Molto dipende da come effettivamente il compito di consolidare le due attività viene eseguito.

La Drewry identifica diversi momenti fondamentali di apprendimento per tutte le linee di navigazione che stiano valutando il consolidamento con un altro vettore:

- il consolidamento fra due linee di navigazione containerizzate potrebbe far conseguire risparmi sui costi, mediante l'espressione di sinergie e di un vantaggio strategico a più lungo termine;
- il consolidamento produce vantaggi maggiori se l'impronta geografica delle due compagnie è complementare, piuttosto che comportare volumi aggiuntivi nei medesimi traffici;
- i principali risparmi sui costi provengono da vantaggi inerenti ad economie di scala così come da opportunità per operazioni più agili con incremento dei volumi: ad esempio, una migliore utilizzazione della rete e minori costi per i container e di bilancio;
- anche se i volumi aggiuntivi possono supportare l'impiego di navi più grandi, in molti casi i vantaggi di scala nei sistemi navali vengono già conseguiti mediante la partecipazione ad alleanze;
- un obiettivo fondamentale nel corso di qualsiasi consolidamento dev'essere quello di conservare i clienti delle due linee di navigazione: la perdita di volumi o quote di mercato può eliminare i vantaggi ottenuti in relazione ai costi;
- non dovrebbe essere sottostimata la difficoltà di fondere due organizzazioni con culture e stili gestionali potenzialmente differenti;
- ci saranno notevoli costi straordinari correlati alla combinazione delle due attività;
- la pianificazione e l'attuazione delle fusioni richiede un'attenta gestione progettuale che potrebbe mettere a dura prova le risorse: le capacità esterne possono alleviare tale situazione mediante la fornitura di una gamma aggiuntiva di competenze;

- la gente è decisiva per il processo di trasformazione e senza una squadra completamente dedicata c'è il rischio di conflitti con il cliente e di ritardi nel progetto. È essenziale motivare sia quelli prescelti affinché rimangano nella futura attività sia quelli che sono necessari solamente nel corso della fase di transizione;
- la comunicazione con tutte le parti coinvolte, fra cui il personale, la clientela, i fornitori ed i partner, è fondamentale nel corso del processo.

(da: hellenicshippingnews.com, 24 marzo 2016)

REEFER**SOSTENIBILITÀ ED INVESTIMENTI IN TECNOLOGIA SONO ESSENZIALI PER LA FILIERA DEL FREDDO**

Avere a che fare con la filiera globale del freddo richiede a caricatori e fornitori di logistica di adeguarsi alle normative in costante mutamento, ai progressi tecnologici ed ai costi in aumento.

La regolamentazione nei settori degli alimentari e dei prodotti farmaceutici è in aumento a causa della globalizzazione, mettendo ceppi ai produttori così come ai trasportatori al fine di far sì che i prodotti siano conformi alla legge e che si conservi la qualità da un capo all'altro della filiera.

Le misure preventive, la conformità e la normativa di armonizzazione sono importanti questioni per le industrie alimentari e farmaceutiche.

Nell'Unione Europea, ad esempio, circa l'80% dei prodotti farmaceutici richiedono un trasporto a temperatura controllata.

In previsione di una simile regolamentazione negli Stati Uniti, molti produttori farmaceutici stanno adottando tale approccio.

Inoltre, la graduale introduzione delle regole derivanti dalla Legge per l'Ammodernamento della Sicurezza Alimentare mirata alla prevenzione della U.S. Food and Drug Administration, approvata nel 2011, sta a significare che le imprese devono investire in metodologie in tempo reale al fine di documentare ogni fase nell'ambito della filiera del freddo alimentare.

I prodotti come quelli agricoli devono essere tracciabili al loro punto di origine.

Inoltre, i sistemi di richiamo devono essere affidabili ed efficienti allo scopo di adeguarsi alla normativa più rigorosa.

Portarsi avanti rispetto alla normativa è una tematica comune presso la logistica della filiera del freddo: dal momento che i produttori prevedono prassi più rigide nelle loro richieste, i fornitori di logistica integrata e gli altri fornitori di trasporto devono rispondere in modo tale da assicurare il possesso di credenziali appropriate nonché di essere pronti.

"Siamo molto più rigorosi riguardo a come selezioniamo i fornitori di servizio" afferma Greig Jewell, direttore del flusso di valore delle operazioni della filiera

distributiva della Nestlé Canada, che è stato citato in un rapporto della Inbound Logistics.

“Noi adesso effettuiamo operazioni in una filiera distributiva direttamente con il fornitore, coinvolgendo non solo il nostro imballaggio ed i nostri elementi, ma anche i nostri fornitori di servizio come la VersaCold”.

La carenza di autisti ed i limiti di capacità continuano ad impattare sulla filiera del freddo.

Le ragioni: la messa in atto di operazioni con una flotta refrigerata richiede notevoli investimenti di capitale, autisti formati in modo speciale, aumento della responsabilità ed un maggiore rischio di frequenti e rigorose ispezioni.

I vettori della filiera del freddo continuano ad investire in modo ingente in equipaggiamento di bordo che viene montato nelle unità di refrigerazione al fine di seguire la temperatura e la localizzazione; i produttori investono in imballaggi ad alta tecnologia che rende i dati disponibili in tempo reale ai fornitori di logistica integrata ed ai caricatori.

Alcuni caricatori si servono anche di sensori rimovibili per seguire la temperatura dei loro carichi freddi, normalmente per le merci ad alto valore e le spedizioni internazionali.



La tracciatura della temperatura può essere realizzata anche nell'imballaggio.

La MillerCoors usa un inchiostro sensibile alla temperatura per mostrare quando i prodotti sono alla temperatura ottimale.

Gli inchiostri vengono utilizzati altresì sui cartoni del latte per indicare quando la temperatura è uscita dalla fascia di sicurezza.

La Nestlé Canada usa sensori con capacità di GPS per le merci in entrata via mare, rotaia o strada.

I congegni in questione comprendono allarmi in tempo reale relativi alla zona, alla tratta, all'intrusione ed alla temperatura.

Poi c'è l'equazione della sostenibilità.

Gli operatori della filiera del freddo debbono mettersi alla ricerca delle modalità atte a bilanciare i requisiti di alta intensità energetica dei prodotti deperibili allo scopo di ridurre il consumo delle risorse e l'impatto sull'ambiente.

Le opzioni comprendono l'aumento dell'uso del gas naturale compresso e dell'elettricità per i veicoli.

Tutti questi fattori vanno ad aggiungersi a ciò che la UPS chiama "i punti dolenti della filiera distributiva" per gli operatori attivi nel sanitario e nella farmaceutica.

La più recente indagine al riguardo della UPS – l'ottava – afferma che i costi e la gestione dei costi sono tra le questioni più difficili nella filiera distributiva che questi settori devono affrontare.

Anche se l'indagine della UPS si concentra sul capolinea logistico della filiera distributiva per le imprese sanitarie e farmaceutiche, le difficoltà che essa cita sono applicabili anche a virtualmente tutte le altre aree della gestione della filiera distributiva in molti settori.

Secondo la UPS, la gestione dei costi resta una notevole ed ostinata questione relativa alla filiera distributiva.

"I responsabili delle decisioni inerenti alla logistica dei sanitari riferiscono che la rapida crescita delle attività, le fluttuazioni dei costi del carburante e delle materie prime, l'aumento della regolamentazione e l'espansione in nuovi mercati sono le maggiori difficoltà inerenti alla gestione dei costi della filiera distributiva".

A detta della UPS, la pianificazione delle eventualità è un'altra area della sanità e delle scienze biologiche in ordine alle quale le imprese possono trovare sia difficile che rischioso giustificare gli investimenti, sulla base del limitato ed imprevedibile impatto dei disservizi nella filiera della distribuzione.

L'indagine della UPS ha raccolto i risultati delle interviste effettuate ad oltre 400 dirigenti della logistica sanitaria in 16 paesi.

Secondo l'indagine, la rapida crescita delle attività è uno dei principali intralci al controllo dei costi per le filiere distributive farmaceutiche, dato che il 56% di coloro che hanno risposto hanno detto di aver dovuto lottare con essa l'anno scorso.

Altri importanti fattori di costo citati come ostacoli sono stati i costi oscillanti del carburante (55%) ed i costi oscillanti delle materie prime (49%).

Fra gli altri "punti dolenti" vi sono i sistemi informatici obsoleti (38%) e la mancanza di visibilità della filiera distributiva (38%).

Fra le aree di successo indicate dall'indagine vi sono il buon progresso nel far fronte alla sicurezza del prodotto ed il maggiore successo nel riuscire a conformarsi alla normativa: una questione di primaria importanza nel settore

farmaceutico a causa dei pesanti oneri che il regime normativo statunitense ed internazionale impone frequentemente al settore.

Un'altra area di successo che potrebbe essere un modo per affrontare le difficoltà comportate dalla gestione dei costi e dalla pianificazione delle emergenze è l'uso dei partenariati nella logistica e nella distribuzione nonché della collaborazione quale strategia esaustiva.

La necessità di allineamento e collaborazione in tutta la complessa filiera della distribuzione è più essenziale che mai perché, come dice la UPS nel proprio rapporto sui punti dolenti della filiera, "quanti più innovativi e raffinati prodotti entrano nel mercato globale, tanto più la posta diventerà più alta per le imprese del settore sanitario al fine far sì che le crescenti domande dei consumatori vengano soddisfatte da filiere distributive innovative e raffinate".

(da: cargobusinessnews.com, 13 aprile 2016)

IN CALENDARIO2016

- 24 -29 Apr 28th Annual Port State Control Course
- 27-28 Apr 4th MED Ports 2016
- 19-20 May International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport
- 26-27 May 5th Black Sea Ports & Shipping 2016
- 30 May – 2 Jun 10th International Harbour Master Association Congress
- 14-16 Jun TOC Europe
- 27 Jun – 1 Jul 38th PMAWCA Council and 11th PAPC Conference
- 14-15 Jul 14th ASEAN Ports & Shipping 2016
- 22-23 Sep 11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016
- 26-27 Oct 12th Trans Middle East 2016
- 17-18 Nov 16th Intermodal Africa 2016

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di partecipazione.