

Notiziario

31 Agosto 2016

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXIV
Numero del 31 agosto 2016

PORTI

PERCHÉ IL PORTO DI LOS ANGELES HA SPESO UN QUARTO DI MILIONE DI DOLLARI PER ACCOGLIERE UNA MEGA-NAVE	Pag. 3
IL PORTO DI AMBURGO RAVVISA UN PICCO DELL'83% DELLE PORTACONTAINER ULTRA-GRANDI, MA NON C'È ANCORA NESSUN SEGNALE DI DRAGAGGIO DELL'ELBA	" 8

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK LINE AGGIORNA LE PROPRIE NAVI DELLA "CLASSE E" DA 15.550 TEU PER CARICARE ULTERIORI 1.300 TEU	" 10
LA FUSIONE HAPAG-LLOYD/UASC: 50 KM DI CARTA PER CONCLUDERE IL CONTRATTO	" 12

TRASPORTO FERROVIARIO

AUTO TRASPORTATE PER FERROVIA ATTRAVERSO IL TUNNEL DELLA MANICA PER LA PRIMA VOLTA DA CINQUE ANNI	" 15
--	------

TRASPORTO STRADALE

LA CINA ADERISCE AL REGIME TIR PER DARE IMPULSO ALLE ESPORTAZIONI CHE PERCORRONO LA VIA DELLA SETA ALLA VOLTA DELL'EUROPA	" 18
GLI OPERATORI DI TRASPORTO GUIDANO IL PROCESSO PER ATTIRARE I TRAFFICI IRANIANI DI IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE IN AUMENTO	" 20

TRASPORTO INTERMODALE

COME POSSONO GLI OPERATORI INTERMODALI ADOTTARE I SEMIRIMORCHI?	" 22
HUPAC SEMPRE PIÙ AVANTI	" 25

INDUSTRIA

IN UN MERCATO CHE AFFONDA, È STATA ORDINATA L'ULTIMA PORTACONTAINER ULTRA-GRANDE?	27
HAPAG-LLOYD: PESI MASSIMI A BORDO	" 29

LOGISTICA

LA FILIERA DISTRIBUTIVA SI COLLEGA AD INTERNET DELLE COSE	" 31
---	------

LEGISLAZIONE

I PARLAMENTARI EUROPEI DANNO BATTAGLIA ALLA COMMISSIONE RIGUARDO AI TAGLI DI UN MILIARDO DI EURO AI FONDI PER TRASPORTI ED ENERGIA	Pag. 35
LA HAPAG-LLOYD RIFERISCE DI UN TASSO DI CONFORMITÀ "ESTREMAMENTE ALTO" IN ORDINE ALLA MASSA LORDA VERIFICATA	" 38

PROGRESSO E TECNOLOGIA

OPERATIVA LA BANCA DATI DEL BIC PER LA TARA DEI CONTAINER	" 42
---	------

STUDI E RICERCHE

GLI ACCORDI RELATIVI A FUSIONI ED ACQUISIZIONI CAMBIANO IL PANORAMA NEL SETTORE DEI PORTI CONTAINERIZZATI	" 45
MIGLIORANO LE PROSPETTIVE PER IL SETTORE DEI CONTAINER	" 48

REEFER

LA JSC RZD LOGISTICS IMPLEMENTA UNA NUOVA TECNOLOGIA DI TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI DEPERIBILI DALLA CINA ALLA RUSSIA	" 51
--	------

SICUREZZA E PROTEZIONE

NUOVO AVVERTIMENTO AI CARICATORI IN ORDINE ALLA SCORRETTA DICHIARAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE NEI CONTENITORI MARITTIMI	" 53
--	------

CONFERENZE E CONVEGNI

A INTERMODAL EUROPE 2016 LE PREVISIONI SUL FUTURO DEL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI	" 55
--	------

IN CALENDARIO	" 58
----------------------------	------

31 agosto 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

PERCHÉ IL PORTO DI LOS ANGELES HA SPESO UN QUARTO DI MILIONE DI DOLLARI PER ACCOGLIERE UNA MEGA-NAVE

Larga come 14 corsie autostradali, più lunga di tre campi da football ed alta come 20 piani di un edificio, la *CMA CGM Benjamin Franklin* è arrivata nel Porto di Los Angeles il giorno di S. Stefano.

Proprio come l'apertura degli ampliati Canali di Suez e di Panama, l'arrivo della più grande nave di sempre ad una banchina di un porto della Costa Occidentale è stato proclamato come il simbolo del futuro del trasporto marittimo.

Ora, a distanza di mesi, i responsabili del porto hanno fatto i conti.

La decisione di spendere un quarto di milione di dollari per assicurarsi l'arrivo per la prima volta in loco dell'enorme nave è valsa davvero la pena?

Oppure si è trattato di un mero evento mediatico, costoso e tuttavia effimero?

I responsabili di Los Angeles affermano che il viaggio inaugurale della nave ha realizzato un profitto, ha attirato un'attenzione quantificabile sul porto e ha convalidato la loro decisione di allargare l'hub per sposare la loro visione: ondate di navi dalle dimensioni gigantesche, ognuna delle quali in grado di apportare al porto milioni di prodotti in un giorno solo.

Ma alcuni osservatori sostengono che la risposta definitiva è ancora lontana mesi, se non anni.

I dettagli dell'accordo

Nel contesto di un accordo negoziato fra la linea di navigazione francese CMA CGM, la APM Terminal Pacific LLC ed il porto, gli operatori terminalistici hanno pagato alla compagnia di navigazione quasi mezzo milione di dollari per fare scalo per la prima volta nel porto di Los Angeles sulla via della Cina.

A loro volta, i responsabili del porto di Los Angeles hanno concordato di ridurre l'affitto agli operatori terminalistici di 241.837 dollari.

Gene Seroka, direttore esecutivo del Porto di Los Angeles, ha dichiarato che l'essere il primo porto negli Stati Uniti a movimentare una nave così grande ha

tirato su la reputazione di Los Angeles, mostrando al mondo di essere pronto per il futuro.

“Ci ha dato l’opportunità di testare in tempo reale come avremmo movimentato questa nave” afferma Seroka.

“Abbiamo conseguito un livello di conoscenza e competenza che mai avevamo avuto prima.



Se il settore dovesse andare in questa direzione, avrà bisogno di potersi fidare, e non solo di una promessa di impegno, ma in tempo reale”.

Il porto si preparava per quel giorno da decenni, avendo allargato il proprio bacino di evoluzione,

realizzato canali più profondi ed innalzando le gru per poter accogliere questi mostri marini commerciali.

Alla fine, ha detto Seroka, il porto dovrebbe conseguire un profitto di 536.644 dollari e gli osservatori portuali non hanno potuto fare a meno di prendere atto del blitz dei media.

Il sindaco Eric Garcetti, il titolare della CMA CGM, rappresentanti sindacali e chiunque fosse qualcuno nel porto sono venuti nello scalo quel giorno per fare un giro e scattare foto sulla nave.

Il valore di essere primi

Una ditta indipendente di monitoraggio dei media assunta dal porto ha calcolato il valore della sola esposizione mediatica in 1 milione di dollari.

Dopo aver lasciato Los Angeles a dicembre, la nave ha viaggiato alla volta del Porto di Oakland, che non ha offerto nessun incentivo monetario, afferma Mike Zampa, portavoce del porto di Bay Area.

Zampa ha descritto la visita a Los Angeles come una “specie di trofeo, forse.

Quello che è notevole è se si tiene questa nave a lungo termine... Questo è ciò che importa, non dove è arrivata prima”.

Analogamente, la *Benjamin Franklin* ha effettuato un viaggio fino al Porto di Long Beach a febbraio senza nessun incentivo monetario.

Ma, agli occhi di Seroka, essere i primi è una cosa che non si potrebbe ripetere.

Rimorchiata nel bacino portuale prima dell'alba del giorno di S. Stefano, la *Benjamin Franklin* si stagliava ad altezze vertiginose con i suoi contenitori.

Frigoriferi, forni a microonde, pneumatici e scarpe per ragazze erano fra la massa di generi di consumo imballati all'interno, secondo i dati relativi alla spedizione della Panjiva, che traccia le compagnie di navigazione impegnate nei traffici globali.

Nulla di insolito per il porto che lo scorso anno ha trattato merci per un valore di 269 miliardi di dollari, in gran parte provenienti dall'Asia.

Ma si è trattato di un evento simbolico, afferma Seroka.

Quel giorno era così eccitato che è andato fuori in barca per incontrare la *Franklin* circa 2 miglia al largo.

Nelle tenebre, è salito sulla scaletta ed è entrato nella sua immensità.

"È stato davvero fantastico" ha detto.

Il Consiglio dei Commissari del porto di Los Angeles, composto da cinque membri, aveva sottoscritto l'accordo con la CMA CGM diversi mesi prima che la nave arrivasse.

Non è stata una coincidenza il fatto che l'apertura del Canale di Panama ampliato – da lungo tempo visto come una potenziale minaccia al settore dello shipping della Costa Occidentale – fosse solo una questione di mesi.

Le navi dalle dimensioni della *Benjamin Franklin*, con una capacità di trasporto di 18.000 contenitori da 20 piedi, non sono adatte a passare attraverso il canale, anche dopo la sua espansione accessibile da giugno.

Rivalità con Panama

Portare la *Benjamin Franklin* nel porto locale è un modo di reagire alla prospettiva che il Canale di Panama si porti via delle attività, afferma Jock O'Connell, consulente commerciale internazionale della Beacon Economics.

Portar dentro le navi più grandi che ci siano in acqua stabilisce "un diritto di vanto" e "un vantaggio concorrenziale sugli altri porti" ha dichiarato.

Ma non vi sono garanzie che la CMA CGM continuerà ad apportare altre navi gigantesche.

Infatti, afferma O'Connell, subito dopo essere approdata, la compagnia di navigazione aveva annunciato che una flotta di navi gigantesche avrebbe effettuato viaggi regolari alla volta della Costa Occidentale.

Poi la compagnia si è tirata indietro rispetto a questi programmi.

Alcuni prevedono che gli investimenti in mega-navi potrebbero vacillare dal momento che il settore si trova davanti ad un mercato fiacco.

Sempre più grandi

Le dimensioni delle navi mercantili si sono incrementate per decenni, alimentate dalla domanda di un mercato globale di consumo che richiedeva merci veloci ed economiche in tutto il mondo.

Ma la domanda ha subito un duro colpo dopo la recessione.

Il risultato è stato il crollo delle tariffe relative ai carichi ed un settore in fase di consolidamento che si arrangia per compensare le perdite.



“C'è un elefante nella stanza e non penso che qualcuno ne stia parlando” afferma Nick Vyas, esperto di filiere distributive globali e professore assistente alla USC Marshall School of Business,

“Le compagnie di navigazione di linea stanno perdendo milioni di dollari ed io non penso che navi più grandi siano davvero la risposta.

Personalmente ritengo che siamo giunti ad un punto di flessione.

La domanda è: quanto grande è grande abbastanza?

Ad un certo punto, si verifica una diminuzione dei ritorni”.

I porti di Los Angeles e Long Beach non hanno fatto le stesse valutazioni.

Il Porto di Long Beach ha speso milioni per ampliare il Middle Harbor, un terminal realizzato per accogliere questi colossi.

E Los Angeles continua a costruire le proprie infrastrutture.

Seroka afferma che, anche se può esserci stato un vuoto di domanda nell'immediato, i piani relativi alle infrastrutture debbono essere fatti in termini di anni e non di trimestri.

La sua sola attenzione si concentra sull'aver successo nella filiera della distribuzione.

E questo, ha detto, vorrà dire più posti di lavoro per la gente.

(da: theloadstar.co.uk/dailybreeze.com, 8 agosto 2016)

IL PORTO DI AMBURGO RAVVISA UN PICCO DELL'83% DELLE PORTACONTAINER ULTRA-GRANDI, MA NON C'È ANCORA NESSUN SEGNALE DI DRAGAGGIO DELL'ELBA

Il numero di portacontainer ultra-grandi da 14.000-19.000 TEU che hanno scalato il porto di Amburgo nel secondo trimestre è stato dell'83% maggiore di quello dello stesso periodo dell'anno scorso.

Malgrado la mancanza di progressi nel procedimento di approvazione dell'approfondimento dei canali di navigazione del Basso e dell'Esterno Elba, le linee di navigazione stanno programmando che un numero sempre maggiore delle loro navi più grandi approdi al porto della città.

Secondo i funzionari portuali, il progetto di approfondimento . che comprende altresì un punto di passaggio ampio 385 metri – consentirebbe alle portacontainer ultra-grandi di caricare 1.800 TEU di carico in più nel corso del loro scalo ad Amburgo.

Tuttavia, l'approfondimento dell'Elba resta una questione alquanto controversa



nella Germania settentrionale ed il progetto rimane impantanato in una serie di cause giudiziarie.

Parlando in occasione della conferenza stampa di metà anno del porto, il consigliere di amministrazione dell'autorità portuale Ingo Egloff ha ribadito la necessità dell'approvazione dei lavori di dragaggio, affermando che un fiume

più profondo "resta essenziale".

Ciononostante, dopo il tonfo del 9,3% dei risultati produttivi dei terminal container amburghesi l'anno scorso, l'autorità ha dichiarato che la tendenza è stata "notevolmente più stabile" nei primi sei mesi dell'anno, avvicinandosi a quasi l'1,2%, rispetto alla prima metà del 2015, per 4,5 milioni di TEU.

L'autorità portuale afferma che il crollo dei traffici containerizzati con la Cina e la Russia "si è quasi arrestato", malgrado la continuazione delle sanzioni relative al commercio estero contro quest'ultima.

I traffici della Cina con il porto di Amburgo sono stati appena lievemente in ribasso, per 1,3 milioni di TEU, ed è stata menzionata la crescente importanza

dell'India quale partner commerciale dopo il balzo del 9,9% dei suoi scambi containerizzati.

La causa principale del calo dei risultati containerizzati del porto nel periodo in questione è consistita nella regressione dei traffici di trasbordo con i porti di Polonia e Svezia, dal momento che un numero maggiore di navi ha effettuato scali diretti invece di utilizzare i servizi feeder via Amburgo.

Ad esempio, c'è stato un calo del 5,6% dei contenitori trasbordati con la Scandinavia ed un declino del 5,7% con la Polonia e gli stati baltici.

Nel contempo, Rotterdam ha fatto registrare un calo a metà anno del 2,3% per 6 milioni di TEU, ma Anversa ha continuato ad avanzare, raggiungendo un aumento del 4,4% quanto ai propri risultati produttivi rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso per 5 milioni di TEU e consolidando il proprio stato di secondo porto containerizzato del Nord Europa.

Dal prossimo mese di aprile, le attuali quattro alleanze per la condivisione di navi sui traffici est-ovest si ridurranno a tre: la 2M (comprendente la HMM), la Ocean Alliance e la THE Alliance.

Il dirigente di un vettore appartenente ad una alleanza ha detto recentemente a *The Loadstar* che le trattative con i porti ed i terminal erano già iniziate con i gruppi direttivi, allo scopo di produrre una rete pro forma, ma che le tariffe di stivaggio sarebbero state messe sotto una seria pressione quando le discussioni fossero iniziate sul serio.

"Mi aspetto qualche difficile trattativa sui prezzi terminalistici" ha detto in tono profetico.

(da: *theloadstar.co.uk*, 17 agosto 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK LINE AGGIORNA LE PROPRIE NAVI DELLA "CLASSE E" DA 15.550 TEU PER CARICARE ULTERIORI 1.300 TEU

Innalzare il blocco degli alloggi e la timoneria ed incrementare l'altezza dei ponti di fissaggio per accogliere uno strato in più di contenitori fa parte della strategia finalizzata a raddoppiare la durata delle navi con più di 10 anni di età: questa potrebbe essere considerata come una affermazione della Maersk sulle intenzioni relative alle dimensioni massime di una nave.

I lavori correttivi si sono resi necessari sulle navi costruite ad Odense dopo che la *Emma Maersk* è stata fortunata a non affondare all'ingresso settentrionale del Canale di Suez all'inizio del 2013 in seguito alla rottura dello scafo a causa di un problema all'elica di poppa.

Dopo l'incidente, la Maersk ha proibito l'uso delle eliche di poppa sulle proprie navi della classe Emma fino a quando non fossero state apportate modifiche alla flotta.

L'aggiornamento, che comprende anche l'installazione di nuovi bulbi di prora per provvedere alle minori velocità e di un nuovo propulsore, è in fase di attuazione presso i cantieri navali cinesi CSIC Qingdao Beihai, che ha effettuato la maggior parte dei precedenti aggiornamenti delle navi della Maersk Line.

Si è saputo che la prima nave della classe E ad essere convertita è stata la *Eugen Maersk*, che adesso si ricongiunta al circuito AE1/Shogun Asia-Nord Europa della 2M.

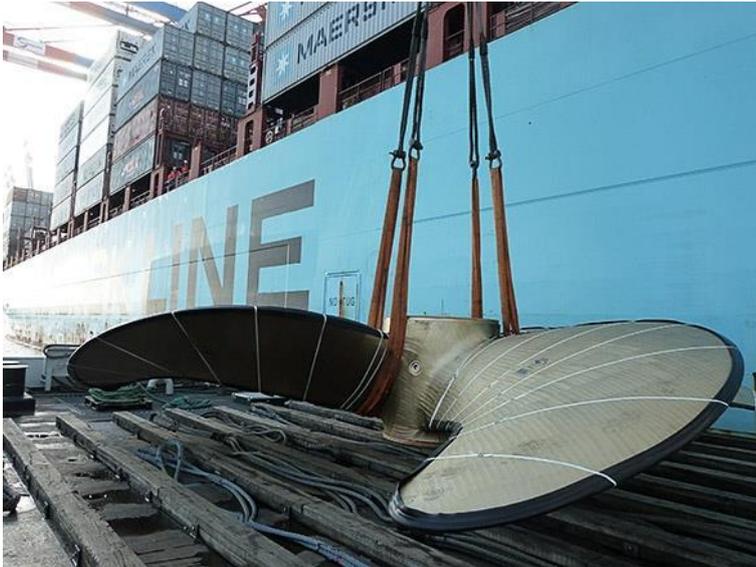
Per molti anni, le navi della classe E sono state le più grandi portacontainer in acqua, per quanto – quando la *Emma Maersk* venne impiegata a settembre del 2006 – la Maersk fosse in qualche modo ritrosa a dichiarare la sua capacità massima, affermando che la capacità nominale della nave fosse di 11.000 TEU con una capacità effettiva massima di 13.460 TEU.

Peraltro, l'ordinazione nel 2011 da 3,8 miliardi di dollari USA da parte del vettore danese per 20 navi della classe Tripla E da 18.340 TEU è stata un elemento rivoluzionario nel settore che ha lanciato la corsa alla costruzioni di portacontainer ultra-grandi da parte di linee di navigazione containerizzate che non volevano essere svantaggiate nel mercato in termini di costi unitari inferiori.

L'anno scorso la Maersk Line ha annunciato di avere effettuato una ordinazione per 11 (più altre sei opzionali) Triple E di seconda generazione con una capacità di 19.630 TEU in consegna nel 2017-2018.

Per ora lo zenit in ordine alle dimensioni ottimali delle portacontainer ultra-grandi sembra essere stato raggiunto a circa 20.000 TEU.

Ciò è in parte dovuto al calo dei prezzi del bunker, ma principalmente al fatto che questi colossi debbono essere riempiti perché se ne possa trarre un vantaggio in termini di economia di scala: un problema non solo per i vettori, ma anche per le loro alleanze per la condivisione di navi.



Il desiderio dei vettori di ordinare altre grandi navi è diminuito notevolmente quest'anno dal momento che le linee di navigazione devono lottare con il cronico eccesso di

capacità e con massicce perdite commerciali.

La decisione della Maersk di aggiornare la propria flotta della classe E suggerisce come l'attuale gruppo di portacontainer ultra-grandi potrebbe rimanere in servizio per qualche tempo, dato che il limite di capacità potrebbe essere stato raggiunto.

La Maersk Line ha investito milioni di dollari in ammodernamenti non solo della propria flotta, ma anche su navi noleggiate a lungo termine, normalmente per ridurre il consumo di carburante mediante l'installazione di nuovi bulbi di prora.

(da: theloadstar.co.uk, 4 agosto 2016)

LA FUSIONE HAPAG-LLOYD/UASC: 50 KM DI CARTA PER CONCLUDERE IL CONTRATTO

Combinare due compagnie di navigazione richiede un sacco di tempo ed energie, ma può anche comportare profitti.

E questo è il motivo per cui la fusione recentemente siglata fra Hapag-Lloyd e UASC guarda al futuro.

Le dimensioni sono importanti nel settore del trasporto marittimo containerizzato: e ciò vale non solo per le dimensioni delle navi, ma anche per le dimensioni dell'impresa.

Sottoscrivendo l'accordo di fusione con la UASC, la Hapag-Lloyd ha compiuto un enorme passo avanti in termini di dimensioni e sarà annoverata fra le cinque maggiori compagnie di navigazione di linea al mondo dopo l'integrazione.

Disponendo di capacità di oltre 1,5 milioni di TEU, questo gruppo di cinque compagnie di navigazione si distingue dalle restanti imprese del settore, le cui capacità complessive si trovano al di sotto del segno del milione, compresa quella della taiwanese Evergreen (circa 960.000 TEU).

Con la fusione più recente – che deve ancora essere approvata dalle autorità per la concorrenza di tutto il mondo – e la fusione nel 2014 con la compagnia di navigazione containerizzata cilena CSAV, la Hapag-Lloyd ha più che raddoppiato le proprie dimensioni nel giro di tre anni.

Ma, ci si potrebbe chiedere, qual è lo scopo di combinare le imprese?

In poche parole, chiunque trasporti più contenitori fra due compagnie di navigazione può impiegare navi più grandi per farlo nei rispettivi servizi.

E più è grande la nave, minori sono i costi unitari per container trasportato, cosa che rende la compagnia più in grado di competere con i suoi rivali globali.

Ad esempio, rilevando le attività containerizzate della CSAV, la Hapag-Lloyd ha scalato la classifica dei leader del mercato in America Latina ed ora è uno dei due principali fornitori nei traffici fra Asia e Sud America così come fra Nord e Sud America.

Questo si era già verificato precedentemente nel Nord Atlantico.

Chiunque sia annoverato fra i soggetti dominanti nell'ambito di un traffico secondo le quote di mercato può solitamente anche offrire ai clienti il migliore prodotto in termini di numero di servizi, copertura portuale e durata del trasporto (ovvero "tempi di viaggio" nel gergo del settore).

Se la UASC sarà integrata nella Hapag-Lloyd, quest'ultima diventerà altresì uno dei maggiori operatori nel mercato del Medio Oriente.

E soprattutto, la fusione con la UASC apporterà altri vantaggi ancora.

La UASC apporta all'unione nuove portacontainer ultra-grandi: unità che andranno ad integrarsi perfettamente all'attuale flotta della Hapag-Lloyd.

Di conseguenza, la capacità media delle navi nella flotta combinata aumenterà.

Al momento, le dimensioni medie delle grosso modo 180 navi della flotta della Hapag-Lloyd sono di 5.500 TEU, cifra che già supera la media delle 20 maggiori compagnie di navigazione di linea.

E, più grandi saranno le navi, più competitiva sarà la compagnia di navigazione.

Inoltre, il contratto più recente non è capitato per caso.

Infatti, le trattative assai complesse si sono prolungate per diversi mesi ed è stata condotta la cosiddetta "analisi delle condizioni e del valore aziendali" prima di sottoscrivere il contratto.



Questo processo, nel mondo delle fusioni ed acquisizioni, che costa un sacco di tempo, energia e denaro, implica che entrambe le parti

esaminano in maniera estremamente accurata l'accordo dal punto di vista economico, fiscale e giuridico.

Così facendo, si consente ad entrambe le parti di sapere a che cosa stanno andando incontro con la fusione e quali possibili rischi vi sono implicati.

Nel corso del processo di analisi e valutazione lungo due mesi la Hapag-Lloyd ha esaminato 11.000 documenti e contratti della UASC per complessive 133.000 pagine.

Da parte sua, la UASC ha dovuto esaminare più di 44.000 pagine di documentazione della Hapag-Lloyd.

Se messi in fila, tutti questi documenti si allungherebbero per oltre 50 km.

Tuttavia, al giorno d'oggi, invece di essere vista sotto forma cartacea, la documentazione viene scansionata e resa disponibile in sicure banche dati elettroniche.

Nelle settimane e nei mesi a venire, saranno effettuati meticolosi preparativi per integrare la UASC nella Hapag-Lloyd.

La compagnia di navigazione tedesca aveva già superato con successo tali difficoltà quando si era unita alla CSAV qualche anno addietro.

Ad esempio, il concreto trasferimento delle attività containerizzate della CSAV alla Hapag-Lloyd aveva coinvolto la precisa definizione di oltre 10.000 singole mansioni in un dettagliato piano di azione.

Utilizzando il software di gestione del progetto, un gruppo di lavoro esperto e ben coordinato ha monitorato continuamente la situazione per far sì che nulla venisse trascurato e che tutto stesse procedendo secondo i piani.

Allo stesso modo, dopo aver completato un corso per diventare formatori, circa 200 dipendenti della Hapag hanno istruito i loro nuovi colleghi su come utilizzare i sistemi informativi della società per prenotare e trattare i trasporti containerizzati.

Sulla base di tali positive esperienze, sono adesso in corso i preparativi per dare attuazione ad un'altra integrazione in tutta tranquillità, in modo che la Hapag-Lloyd possa diventare sempre più grande e migliore.

(da: hellenicshippingnews.com, 10 agosto 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

AUTO TRASPORTATE PER FERROVIA ATTRAVERSO IL TUNNEL DELLA MANICA PER LA PRIMA VOLTA DA CINQUE ANNI

Nella nottata fra il 4 ed il 5 luglio scorso un treno che trasportava automobili nuove da Bristol nel Regno Unito a Gand in Belgio ha viaggiato attraverso il Tunnel della Manica.

Questa è la prima volta in cinque anni che tale tipo di traffico viene trasportato attraverso il Tunnel; iniziativa, questa, indotta dalla necessità di un trasporto affidabile e sicuro per questa merce ad alto valore.

La trazione per il convoglio delle auto è stata fornita dalla GB Railfreight, la filiale di trasporto merci ferroviario del Groupe Eurotunnel che lavora per conto della ditta europea specializzata in trasporto di auto STVA UK Ltd.

Il contratto con la STVA UK Ltd è relativo ad un treno alla settimana, per il trasporto di auto dalla Bristol Port Company di Portbury a Gand in Belgio.

I primi carri sono stati trainati dalla locomotiva 66713 della Classe 66 diesel da Portbury al Tunnel della Manica, dove è subentrata per il trasporto nel Tunnel la locomotiva 92044 della Classe 92 elettrica.

Da Frethun, la B Logistics e la Europorte France hanno completato il viaggio alla volta di Gand in Belgio.

Ogni treno sarà composto da nove carri STVA a doppio ponte, fatti su misura per il trasporto di veicoli.

Ciascun carro può trasportare 24 automobili ed ogni treno trasporta 216 auto alla settimana.

Le componenti utilizzate per la produzione dei veicoli trasportati provenivano in parte dai fornitori stessi dell'Europa continentale ed erano già state trasportate attraverso il Tunnel alla volta dell'impianto di assemblaggio.

Questo treno, pertanto, rappresenta un simbolo degli scambi e dei flussi logistici just-in-time fra il continente ed il Regno Unito per i quali il Groupe Eurotunnel offre un servizio complementare con le sue navette per i camion da un lato e con i suoi servizi di trasporto merci ferroviario dall'altro.

Questo contratto dimostra inoltre l'ambizione della GB Railfreight di continuare a diversificare il proprio portafoglio e di andare avanti con i propri programmi di crescita europea.

In seguito alla diminuzione di derrate di primaria importanza come il carbone e l'acciaio, la società è intenzionata ad incrementare la competitività del trasporto merci ferroviario del Regno Unito in altri mercati e nell'industria automobilistica ed in tutto il continente esistono opportunità di espansione.

Paul Maynard, ministro delle ferrovie, ha dichiarato: "Questo è un grande esempio di come il settore del trasporto merci ferroviario nel Regno Unito continui ad offrire vantaggi reali all'ambiente ed alle attività imprenditoriali del Regno Unito.

Le ampie misure di sicurezza messe in atto l'anno scorso dai governi britannico



e francese e da Eurotunnel significano che i clienti confidano adesso che il sito del Tunnel della Manica sia sicuro ed aperto a nuove attività.

Il nuovo accordo per la traversata della Manica sarà realizzato sul successo dei nostri collegamenti di trasporto merci sicuri per cose e persone attraverso il Tunnel della Manica,

contribuendo a ridurre la congestione sulle strade.

Il governo lavora con il settore per sviluppare una Strategia di Trasporto Merci Ferroviario che identificherà ed attuerà ulteriori misure per assicurare la continuazione della crescita ed il successo del settore".

John Smith, amministratore delegato della GB Railfreight, afferma: "Nel corso degli ultimi tre anni abbiamo instaurato una stretta relazione con la STVA UK e siamo davvero orgogliosi di avere aggiunto questo nuovo flusso al nostro portafoglio.

C'è un enorme potenziale di incremento del trasporto di articoli di grandi dimensioni, come le auto, per ferrovia ed attraverso il Tunnel della Manica, riducendo le emissioni di carbonio ed alleviando la congestione sulle nostre strade.

Continueremo a lavorare a stretto contatti con il governo e l'industria per assicurare lo sblocco della capacità sulla rete ferroviaria allo scopo di supportare il vero potenziale del trasporto merci".

Ian Brown, amministratore delegato della STVA UK, dichiara: "La STVA è felice di estendere i nostri servizi di trasporto ad un cliente importante per rispondere ad una richiesta collegata alla crescita della produzione.

Questa soluzione è sia efficiente dal punto di vista operativo sia responsabile da quello dell'ambiente.

La STVA lavora con successo con la GBRF per trasportare automobili per ferrovia in un contesto nazionale ed abbiamo il piacere di offrire questa opportunità per lavorare assieme in questo progetto di attraversamento della Manica".

(da: transportjournal.com/eurotunnelgroup.co, 3 agosto 2016)

TRASPORTO STRADALE

LA CINA ADERISCE AL REGIME TIR PER DARE IMPULSO ALLE ESPORTAZIONI CHE PERCORRONO LA VIA DELLA SETA ALLA VOLTA DELL'EUROPA

Un servizio celere di autotrasporto dalla Cina all'Europa inizierà l'anno prossimo, una volta che il paese sarà divenuto il 70° aderente al regime TIR.

L'iniziativa consentirà ai camion di viaggiare lungo la Via della Seta fino in Europa, attraverso l'Asia centrale, senza essere aperti per ispezioni ad ogni frontiera.

I camion impiegheranno meno di due settimane per arrivare a destinazione, offrendo un servizio notevolmente più veloce rispetto a quello del trasporto merci marittimo, per quanto ad un costo più alto.

La Convenzione TIR dell'ONU, gestita dall'IRU, consente di sigillare le merci all'interno di scomparti di carico, il cui contenuto è descritto in un Carnet TIR.

Le dogane verificano il carnet e controllano i sigilli sullo scomparto e non c'è alcun bisogno di verificare fisicamente il suo contenuto.

Ai camion occorre solo un'ora di sosta alle frontiere, in luogo di diversi giorni.

Hanno aderito alla TIR anche l'Afghanistan, il Kazakistan, il Kirghizistan, la Mongolia, la Russia ed il Tagichistan, mentre il Pakistan l'ha ratificata l'anno scorso ed attualmente sta dando corso al regime.

Ci si aspetta che la partecipazione della Cina dia impulso ai traffici lungo la Via della Seta, che ammontano a qualcosa come 1.000 miliardi di dollari USA.



Al momento attuale, meno del 10% delle esportazioni cinesi dirette in Europa viaggiano per strada; il mare e l'aria sono le opzioni più popolari, sebbene la ferrovia sia in crescita.

"L'accesso della Cina alla Convenzione TIR aprirà nuove più efficienti e veloci opportunità di trasporto e tratte fra Cina ed Europa" ha dichiarato il segretario esecutivo dell'UNECE Christian Friis Bach.

"Questo può diventare un vero momento di svolta per i traffici internazionali e potrà essere un serio contributo alla visione cinese dell'iniziativa Cintura e Via".

Secondo la Stratfor, la Cina ha sostituito la Russia quale maggiore partner commerciale dell'Asia centrale nel 2008 ed i suoi traffici con i cinque stati dell'Asia centrale sono saliti sino a grosso modo 50 miliardi di dollari USA.

Ci si aspetta che entro il 2025 i volumi annuali dei traffici fra i paesi della Via della Seta raggiungano il valore di 2.500 miliardi di dollari USA.

Uno dei motivi deterrenti all'uso della ferrovia è stata la preoccupazione per i furti, che probabilmente sarà un problema anche per un lungo viaggio su strada.

Secondo la TAPA, la maggior parte dei reati relativi alle merci avvengono ai danni dei camion, specialmente quelli in sosta in parcheggi non sicuri.

Il regime TIR continua ad espandersi al di fuori dell'Eurasia, dato che il Qatar e l'Arabia Saudita stanno valutando l'ipotesi di aderirvi, così come l'Argentina ed il Brasile.

La Convenzione TIR in Cina inizierà ad essere applicata dal 5 gennaio 2017.

(da: theloadstar.co.uk, 26 luglio 2016)

GLI OPERATORI DI TRASPORTO GUIDANO IL PROCESSO PER ATTIRARE I TRAFFICI IRANIANI DI IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE IN AUMENTO

I servizi di trasporto alla volta dell'Iran sono di nuovo sull'agenda in seguito al ritiro delle sanzioni ed all'aumento della interconnettività dell'economia del paese con quelle del suo hinterland nel Caucaso e nel Mar Nero.

L'operatore britannico di groupage Delamode è stata l'ultima di un certo numero di imprese a varare servizi di autotrasporto merci fra il Nord Europa, l'Iran e le destinazioni caucasiche della Georgia, dell'Armenia e dell'Azerbaijan.

Il presidente Stephen Blyth afferma: "Questi paesi hanno attirato notevoli investimenti esteri attraverso l'adozione da parte dei governi di politiche favorevoli alle imprese e, nel caso dell'Iran, dell'apertura al commercio con l'estero per la prima volta da molti anni.

L'annuncio odierno è, in parte, una risposta alla domanda dei clienti di tutta



l'Europa, ma è anche per quanto ci riguarda il riconoscimento che il livello dei traffici è pronto a continuare ad aumentare in tutta questa regione".

Il deposito della Delamode nella capitale bulgara di Sofia consoliderà i carichi in arrivo con i servizi dal continente europeo e dal Regno Unito e li trasborderà su partenze settimanali alla volta di Tbilisi, Baku, Erevan e dell'Iran.

Esso offrirà altresì lo sdoganamento e la documentazione relativa all'avviso di ricevimento.

"Siamo molto contenti di aprire queste tratte al servizio della domanda di importazione ed esportazione in questi paesi, in particolare per le derrate industriali come i prodotti minerali e chimici" aggiunge Blyth.

Si sta chiaramente approntando un modello: il mese scorso lo spedizioniere ed operatore di groupage austriaco Gebrüder Weiss ha lanciato un collegamento merci consolidato da Sofia a Teheran dopo avere integrato il proprio sito bulgaro nella sua rete.

Esso ora gestisce viaggi giornalieri di trasporto merci dai siti della Gebrüder Weiss di Vienna e Dunaharaszti in Ungheria a Sofia, dove le merci dirette in Iran vengono consolidate.

Un servizio settimanale che collega Sofia a Teheran, con tempi di viaggio di sei giorni lavorativi, è stato varato per catturare i traffici che sono in crescita da quando l'Iran ha iniziato a cercare di attirare un numero sempre maggiore di investitori esteri, in particolare mediante incentivi fiscali.

Thomas Moser, direttore regionale della Gebrüder Weiss per il sud-est e la CSI, afferma: "La tratta Bulgaria-Iran ci mette in grado di dare ai nostri clienti europei un rapido accesso via terra a questa regione in crescita".

La ditta locale Iran Europe movimentata la tratta finale in Iran e, sul medio termine, la Gebrüder Weiss mira a comprendervi trasporti e progetti a carico completo, così come a consolidare le operazioni di trasporto merci aereo e marittimo dall'Asia, dall'Europa e dal Nord America.

L'Iran è la seconda maggiore economia del Medio Oriente e si prevede che la crescita del PIL nel giro dei prossimi due anni raggiunga il 4,2% ed il 4,6%, mentre si prevede, secondo la Banca Mondiale, che gli investimenti e le esportazioni siano i maggiori fattori della spesa nazionale.

Messi assieme, i quattro paesi hanno una popolazione di circa 95 milioni di persone e la Georgia è stata recentemente descritta dalla Banca Mondiale come "il riformatore numero uno".

I suoi traffici con l'Unione Europea presentavano un valore di 1,8 miliardi di euro nel 2015.

(da: theloadstar.co.uk, 29 luglio 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

COME POSSONO GLI OPERATORI INTERMODALI ADOTTARE I SEMIRIMORCHI?

I container sono la storia di successo distintiva del trasporto merci nel corso degli ultimi sei decenni.

Essi possono essere impilati, trasportati ovunque da qualsiasi modalità di trasporto, refrigerati e persino usati come abitazione.

Peraltro, i fornitori di servizi intermodali, specialmente in Europa, devono affrontare una nuova sfida a causa del crescente numero dei semirimorchi camionistici.

Circa il 95% dei semirimorchi non possono essere sollevati per caricarli su un carro ferroviario, il che significa che essi devono essere adattati, aggiungendosi al peso ed al costo, oppure caricati orizzontalmente, cosa che richiede attrezzature speciali, anche in tal caso comportando un aggravio dei costi.

Se sempre più merci stanno per essere dirottate sulla ferrovia, è necessario un cambiamento.

Tale questione è stata disaminata presso la LKZ (Logistik Kompetenz Zentrum) di Prien am Chiemsee, in Germania, nel corso di un simposio cui hanno partecipato rappresentanti di vari settori del trasporto, fra i quali operatori ferroviari, operatori terminalistici, spedizionieri di merci, il settore dell'autotrasporto ed i produttori di carri ferroviari.

Nel corso della conferenza il direttore della LKZ, Karl Fischer, ha descritto la propria visione per il trasporto intermodale, che egli ritiene sia il futuro del trasporto merci, ma ha sostenuto che il solo modo per riuscire sia quello di lavorare assieme più strettamente.

Fischer afferma, per esempio, che sia essenziale concordare standard comuni per i semirimorchi di modo che essi possano essere movimentati dall'attuale ed affermato sistema intermodale.

La LKZ sta attualmente sviluppando il "semirimorchio futuro" che presenta dimensioni standard senza sporgenze.

Al momento, vengono costantemente introdotte unità più lunghe o più alte con diverse configurazioni assiali, ma se lo standard previsto dalla EU 96/53 dovesse essere applicato in modo coerente, queste difficoltà non sorgerebbero.

Allo scopo di movimentare i semirimorchi, la LKS ha sviluppato un sistema denominato Nikrasa, che è progettato per essere il più pratico possibile poiché la maggior parte degli autotrasportatori è riluttante a modificare i propri camion o semirimorchi.

Il sistema consiste in una grata su basse rampe sulla quale il semirimorchio viene guidato fino a quando le ruote si bloccano negli spazi previsti; la grata quindi può essere sollevata con il semirimorchio da una gru.

Esso è compatibile con tutte le attuali procedure di movimentazione terminalistica e non è costoso.

Il sistema è ancora da perfezionare ma dovrebbe essere pronto l'anno prossimo mentre una tecnica per caricare un intero treno con questo sistema è ancora in corso di sviluppo.



Sarà interessante vedere quanto esso si dimostrerà popolare in confronto con il più sofisticato sistema Lohr

che, come ha sottolineato Hervé Morel, direttore commerciale della Lohr Industries, è in grado di movimentare ogni tipo di unità semirimorchio mentre il Nikrasa è adatto solo alle unità standard.

In relazione al lato ferroviario, c'è un sostanziale margine di miglioramento.

In verità, l'intero processo dello spostamento di una unità da A a B mediante il trasporto intermodale è più complicato di quello mediante l'autotrasporto, ma potrebbe essere più efficiente.

L'Unione Europea da qualche tempo supporta il dirottamento dalla strada alla rotaia, ma, secondo un recente rapporto della Corte dei Conti Europea, la quota di mercato della ferrovia nell'Unione Europea è diminuita dal 2011 in parte perché non è riuscita a rispondere adeguatamente alla concorrenza.

“La sola direttiva dell'Unione Europea sul trasporto intermodale data dal 1992, pertanto è trascorso molto tempo da quando è stata rivista per soddisfare i moderni requisiti” afferma Ralf-Charley Schultze, direttore generale della UIRR (International Union of Combined Road-Rail Transport Companies).

Recentemente la Commissione Europea ha pubblicato un rapporto sul proprio Refit (programma normativo su idoneità e prestazioni) ammettendo che vi sono notevoli difetti in ordine all'efficacia della direttiva sul trasporto combinato e Schultze spera di avere una conferma sui dettagli di una proposta da parte degli esperti l'anno prossimo.

Un problema consiste nel fatto che non vi sono quasi abbastanza carri per far fronte alla domanda di trasporto di semirimorchi per ferrovia.

Attualmente vi sono solo abbastanza carri per accogliere circa 14.000 unità, che rappresentano una percentuale minuscola rispetto alla flotta complessiva di 2,2 milioni, e ci si aspetta un'ulteriore crescita.

Inoltre, dovrebbe anche esserci un investimento in processi digitali allo scopo di accelerare la movimentazione così come il tracciamento e l'identificazione.

Fischer ha detto di non riuscire a vedere perché il settore logistico dell'autotrasporto debba già avere un'interfaccia digitale in funzione mentre il settore ferroviario spesso comunica ancora per contatto personale o fax.

Si stanno facendo progressi, come dimostra il numero dei partecipanti al simposio provenienti da diverse branche del settore.

Tuttavia, anche se nel mercato possono esserci ancora troppi camionisti incalliti, è incoraggiante vedere che importanti imprese logistiche tedesche come la Bernhard Krone e la Ansorge collaborano con il settore ferroviario per trovare il modo di sviluppare soluzioni efficienti di trasporto intermodale per i semirimorchi.

(da: railjournal.com, 27 luglio 2016)

HUPAC SEMPRE PIÙ AVANTI

L'operatore svizzero di trasporto combinato Hupac ha movimentato quasi 377.000 spedizioni UTI (unità di trasporto intermodale) nella prima metà del 2016, in aumento del 12,3% da un anno all'altro.

Una UTI equivale ad un semirimorchio da 12,2-13,6 metri, ad un contenitore da 40 piedi o ad una cassa mobile tipo A, oppure a 2 TEU o a 2 casse mobili tipo C.

“La nostra strategia di crescita ha avuto successo, nonostante il vantaggio per la modalità stradale dei prezzi del carburante e la debolezza del tasso di cambio dell'euro” commenta l'amministratore delegato Bernhard Kunz.

Nell'unità di attività Shuttle Net, i nuovi collegamenti Venlo-Busto Arsizio, Zeebrugge-Novara e Rotterdam-Brescia sono andati bene, così come il Colonia-Novara ed il Duisburg-Busto Arsizio la cui frequenza è stata incrementata.

Nella regione dell'Europa orientale, la rete in Polonia è stata ristrutturata e la linea Austria-Ungheria-Romania-Balcani è stata rafforzata.

Con il collegamento fra Novara e Trieste, i mercati della Grecia e della Turchia si aggerano alla Shuttle Net mediante rotte marittime.

Anche l'unità di attività Company Shuttle ha messo in atto un certo numero di progetti.

La Hupac si sta concentrando sullo sviluppo del mercato dei mega-semirimorchi per i trasporti combinati transalpini.



La società adesso offre 70 partenze alla settimana per i trasporti di 4 metri dall'Italia a Rotterdam, Zeebrugge, Anversa, Colonia, Ludwigshafen, Lubecca e Taulov, via Lötschberg e Brennero.

“Nel 2020, il corridoio da 4 metri via Gottardo sarà operativo” ha detto Kunz.

“Il nostro piano è quello di mostrare le nuove prospettive al mercato già in questo momento per essere in grado di fornire un supporto ancora maggiore al dirottamento modale quando verrà il momento”.

Nella seconda metà del 2016 la Hupac si aspetta di migliorare le opportunità attraverso il corridoio da 4 metri del Lötschberg con altre 10 partenze.

(da: worldcargonews.com, 1° agosto 2016)

INDUSTRIA

IN UN MERCATO CHE AFFONDA, È STATA ORDINATA L'ULTIMA PORTACONTAINER ULTRA-GRANDE?

Poiché i vettori marittimi vacillano a causa di una disastrosa prima metà dell'anno, sembra che abbiano perso ogni desiderio di ordinare portacontainer ultra-grandi.

Secondo Alphaliner, l'interesse per le grandi portacontainer di oltre 9.000 TEU "è perlopiù scomparso" dai cantieri navali.

Le cattive condizioni del mercato hanno già costretto diversi armatori a rinviare la consegna di navi, afferma la ditta di consulenze, sottolineando come circa una decina di nuove costruzioni completate "non siano state ancora commissionate".

Fra loro vi sono cinque navi da 11.010 TEU costruite dai cantieri navali filippini della Hanjin a Subic Bay, che sono in ritardo di circa 10 mesi sulla consegna perché l'armatore Costamare sta avendo problemi per assicurarsi il loro impiego a lungo termine.

Nel contempo, il più grande noleggiatore mondiale di navi portacontainer, la Seaspan, è stata obbligata a rinviare in modo significativo fino al prossimo anno la consegna ad ottobre di quattro navi da 10.000 TEU in costruzione presso i cantieri navali cinesi Yangzijiang.

E l'amministratore delegato Gerry Wang ha indicato la settimana scorsa, nel corso della presentazione dei risultati provvisori della società, che la Seaspan potrebbe richiedere ulteriori rinvii sino al 2018 se non vi fossero noleggi imminenti.

Alphaliner suggerisce che potrebbero volerci fino a tre anni perché il mercato assorba l'attuale registro di ordinazioni di navi portacontainer, che si attesta a 3,48 milioni di TEU.

Per quanto riguarda la flotta esistente, il mercato del noleggio resta ad un livello storicamente basso dal momento che l'eccesso di offerta di capacità continua, malgrado l'avvento dell'alta stagione estiva, ed un numero record di navi sono state vendute per essere demolite finora quest'anno.

Alphaliner afferma che il mercato per le navi panamax classiche (4.000-5.100 TEU) "diventa peggiore ogni giorno" con un nuovo record di 75 navi attualmente in cerca di impiego, in aumento rispetto alle 60 che erano ferme due settimane fa.

L'accelerazione del flusso di riconsegne delle navi panamax è aumentata nelle ultime settimane con l'incremento dimensionale di molte navi in viaggio dall'Asia alla costa orientale degli Stati Uniti che transitano dall'ampliato Canale di Panama.

Le opzioni flessibili, il posizionamento gratuito e le tariffe di noleggio a mala



pena superiori a 5.000 dollari USA al giorno rendono la faccenda triste per gli armatori - sempre che riescano a fissare le loro navi - costringendoli a demolire navi che sono appena a metà della loro vita lavorativa attesa e che solo 18 mesi fa erano in grado di imporre tariffe di noleggio giornaliera di 17.000 dollari USA ed oltre.

Gli unici elementi positivi per gli armatori si riscontrano nei settori delle più piccole unità da 2.500, 1.700 e 1.000 TEU, in cui la domanda resta ragionevole e le tariffe di noleggio giornaliera adesso superano quelle delle loro sorelle maggiori.

Nel contempo, i recenti negoziati fra la HMM (Hyundai Merchant Marine) e gli armatori forniscono un'idea del crollo del mercato del noleggio di portacontainer nel corso degli ultimi cinque anni.

Dopo diverse riprese di tempestose trattative, il vettore ha sottoscritto accordi con la maggior parte degli armatori delle proprie portacontainer noleggiate per ottenere una riduzione del 20% del noleggio per tre anni e mezzo in cambio di azioni nella ristrutturata HMM.

Per fare un esempio, rivelato questa settimana, la HMM è riuscita a tagliare la tariffa di noleggio relativa a cinque navi a baglio ampio da 5.023 TEU, fornite dalla Capital Product Partners con sede ad Atene, sino a 23.480 dollari USA al giorno, rispetto ai 29.350 dollari USA concordati nel 2011.

(da: theloadstar.co.uk, 3 agosto 2016)

HAPAG-LLOYD: PESI MASSIMI A BORDO

Che si tratti di eliche eccezionalmente pesanti per le navi portacontainer o di una enorme torre per combustione per l'industria petrolifera e del gas, ovvero di elicotteri che quasi volano sulla nave: nessun trasporto è troppo grande, troppo pesante o troppo difficile per la Hapag-Lloyd.

In occasione del suo recente scalo presso il CTA di Amburgo, la *Antwerpen Express* da 13.200 TEU ha scambiato un carico speciale con un altro: mentre un'elica aveva fatto il proprio viaggio fino ad Amburgo da Shanghai, un'altra è stata caricata a bordo della stessa nave diretta in Corea del sud.

L'elica di 166 tonnellate diretta in Corea del Sud è stata caricata da una gru galleggiante sulla nave lunga 366 metri.

La gru ha issato il carico di 166 tonnellate dal fianco della nave e l'ha sistemata su uno strato predisposto di rastrelliere, dopo di che la gru (con un diametro di oltre 10 metri) è stata fissata con perizia.

Una "ruota di scorta" per le portacontainer

Subito dopo, la gru galleggiante si è spostata di qualche bacino più in basso.

Là, fra qualche altra spedizione di carichi eccezionali, un altro carico



ugualmente pesante era in attesa: una gru di 92 tonnellate proveniente da Shanghai con un diametro di 9,20 metri.

Questa elica è più o meno una "ruota di scorta" per le navi da 13.200 TEU, le più grandi nella flotta della Hapag-Lloyd.

La ragione è che, se l'elica di una nave venisse danneggiata, la Hapag-Lloyd

dovrebbe tenere la nave fuori servizio a lungo in quanto dovrebbe far riparare l'elica o, nello scenario peggiore, dovrebbe farne costruire una nuova, cosa che può richiedere sino a sei mesi di tempo.

È proprio per questo che la Hapag-Lloyd adesso dispone di una gru sostitutiva in più pronta in un deposito ad Amburgo.

La Phoenix I arriva in Texas con un'enorme torre per combustione

La *Phoenix I* da 4.389 TEU ha trasportato una torre per combustione di dimensioni impressionanti dal porto italiano di Genova fino in Texas.

La condotta metallica è lunga 21 metri, ha un diametro di 4 metri e pesa 40 tonnellate.

La *Phoenix I*, nave mercantile lunga 282 metri ed operativa nel servizio MGE (Mediterranean Gulf Express), è arrivata a Houston il 25 novembre.

Una volta là, si suppone che la torre per combustione sia stata utilizzata nell'industria petrolifera e del gas in Texas.

A causa delle sue dimensioni, il trasporto terrestre del carico dal comune di Montodine nell'Italia settentrionale a Genova ha dovuto essere effettuato di notte e con un permesso speciale.

Dopo di che, la successiva caricazione della torre di combustione, che è stata stivata in sicurezza, ha richiesto tre ore di lavoro.

Un forte vento di 40 nodi nel corso della caricazione ha richiesto una particolare attenzione da parte di tutti i soggetti coinvolti.

Elicottero a bordo

Qualche volta il carico della Hapag-Lloyd quasi vola dritto sulla portacontainer: oltre ai contenitori standard, sulla *Montreal Express* da 4.402 TEU nel viaggio di sette giorni da Montreal ad Anversa c'era un elicottero.

Caricare l'elicottero nel porto canadese ha richiesto un lavoro di precisione.

In primo luogo, un pilota ha fatto atterrare con cura il Bell 429 su una rastrelliera di 40 piedi dotata di pallet di legno.

Una squadra di specialisti ha quindi smontato le pale del rotore e ha legato l'elicottero di circa 2,4 tonnellate per poi coprirlo, prima che il velivolo venisse issato a bordo per cominciare il suo viaggio di sette giorni attraverso l'Atlantico.

(da: hellenicshippingnews.com, 8 agosto 2016)

LOGISTICA

LA FILIERA DISTRIBUTIVA SI COLLEGA AD INTERNET DELLE COSE

Il potenziale per la tecnologia di Internet delle Cose nella gestione della filiera distributiva potrebbe essere imponente, afferma Haley Garner, responsabile delle ricerche alla eft (abbreviazione di Eye For Transport).

La eft, la cui sede è nel Regno Unito, fornisce soluzioni logistiche e di filiera distributiva alle imprese che trovano sempre maggiori difficoltà a gestire i propri fornitori e materiali attraverso le frontiere.

La eft ha appena pubblicato una nuova ricerca sul ruolo che Internet delle Cose attualmente svolge in tale contesto.

I decisori della filiera distributiva in tutta la logistica e presso le imprese produttive hanno offerto le proprie opinioni riguardo a come Internet delle Cose stia modellando il futuro dei loro settori.

Al momento, constata la eft, il 41% dei responsabili della gestione della filiera distributiva ha già messo in atto qualche forma di soluzione di Internet delle Cose, mentre un altro 23% ha detto di avere in programma l'uso di una tecnologia relativa ad Internet delle Cose in qualche momento del futuro.

Inoltre, un'ampia maggioranza (l'87%) ha dichiarato di avere in programma l'espansione dell'uso di Internet delle Cose.

I ricercatori hanno puntualizzato dove questi soggetti vorrebbero che le loro soluzioni di Internet delle Cose apportassero trasparenza ed efficienza alle loro operazioni.

Soprattutto, la loro domanda primaria riguarda la capacità di seguire la localizzazione dei materiali nella filiera distributiva.

Ma anche la sicurezza e la prevenzione dei furti di quei materiali, la temperatura alla quale quei materiali vengono immagazzinati nel corso del trasporto e la velocità alla quale quei materiali viaggiano sono in cima alla loro lista.

Garner, peraltro, ha detto a *PYMNTS.com* che il potenziale dell'Internet delle Cose nella filiera distributiva potrebbe andare molto oltre.

Ad esempio, attenuando il rischio per il fornitore.

“Fondamentalmente, l’Internet delle Cose consente alle attività di raccogliere un numero di dati esterni ed interni notevolmente maggiore e di integrarli nelle loro analitiche di valutazione del rischio” ha spiegato.

“Le imprese che dispongono di efficaci strategie per la mitigazione del rischio generalmente incorporano più flussi di dati nei propri piani inerenti ai rischi, consentendo loro di prendere decisioni calcolate in modo efficace”.

Potrebbe trattarsi di una cosa enorme, considerato che lo U.S. National Counterintelligence and Security Center ha appena rilanciato il proprio impegno ad incrementare la condivisione di dati con le imprese con il proposito di proteggere le filiere distributive e di attenuare il rischio per il fornitore.

La eft ha inoltre identificato altri metodi di misura, come il livello di umidità, le scosse e le vibrazioni, la pressione sui materiali ed altre serie di informazioni che, senza la tecnologia di Internet delle Cose, potrebbero essere considerati piccolissimi punti di dati inaccessibili al gestore della filiera distributiva o della logistica.

La capacità di capire quanti materiali leggeri sono esposti o come si stanno



muovendo nel tragitto potrebbe sembrare irrilevante, ma Garner ha spiegato che tutti questi particolari hanno un impatto sulle contabilità di queste ditte.

Per dirne una, afferma Garner, i dati di Internet delle Cose assicurano un

vantaggio in termini di concorrenza.

“Le attività che agiscono in questi spazi sono sempre più consapevoli del fatto che avere più dati e le corrette analitiche può essere un serio vantaggio competitivo” sostiene Garner.

“L’Internet delle Cose fornisce alle imprese che adottano la tecnologia in questione un numero notevolmente maggiore di dati che possono essere utilizzato ai fini di previsioni, attenuazione del rischio, pronostici ed efficienze più precisi”.

La ricerca pubblicata l’anno scorso da DHL e Cisco ha previsto che le filiere della distribuzione collegate ad Internet delle Cose potrebbero comportare profitti per 1.900 miliardi di dollari USA a causa dei costi inferiori e dell’aumento dei ricavi per le imprese che impiegano tale tecnologia.

Ha poi aggiunto che anche l'automazione è un fattore fondamentale affinché le ditte della filiera distributiva restino competitive nel mercato odierno, dalla produzione al magazzinaggio.

"C'è un certo numero di tecnologie sotto l'egida di Internet delle Cose che consentono alle macchine di funzionare autonomamente, cosa che ha un enorme potenziale per rendere più rapida, efficiente ed agile la filiera distributiva" afferma Garner.

Ma Internet delle Cose è alquanto lontana dall'aver raggiunto il proprio pieno potenziale tanto da poter impattare sullo spazio della filiera distributiva, aggiunge Garner.

Ad esempio, quando si tratta di attenuare il rischio del fornitore, l'Internet delle Cose può arrivare solo fino ad un certo punto, perché la tecnologia non è stata ancora implementata presso tutti i punti all'interno della filiera distributiva.

Le metriche di misurazione, come la temperatura e la movimentazione, afferma, "sono solo il potenziale iniziale della tecnologia, con l'autonomia a svolgere un enorme ruolo nello spazio in futuro".

Le analisi condotte dalla eft hanno constatato che le imprese vorrebbero incrementare il proprio uso della tecnologia di Internet delle Cose in nuove aree.

Il perfezionamento del servizio alla clientela mediante migliori informazioni è stato indicato come la domanda di punta delle imprese che programmano di potenziare le tecnologie relative ad Internet delle Cose nella gestione della propria filiera distributiva, seguita dal conseguimento di una maggiore visibilità rispetto alle variabili aggiuntive della filiera distributiva.

Anche la sicurezza personale e la conformità alla normativa sono state classificate in alto nella loro lista delle ragioni più importanti per cui ad essi piacerebbe dare impulso agli investimenti in Internet delle Cose della filiera distributiva.

E queste ditte inoltre sanno già dove questi investimenti andranno a ricadere.

La maggior parte di loro ha dichiarato di essere intenzionata ad incrementare i propri sensori di Internet delle Cose e le tecnologie di monitoraggio, seguite dal tracking via GPS o satellitare e dalla tecnologia RFID (che utilizza le onde radio per catturare i dati relativi ad un oggetto cui è stata applicata una targhetta RFID).

Questi dati sono promettenti, ma Garner ha detto che ci sono alcune difficoltà per le attività che effettivamente perseguono gli obiettivi che si sono prefissate.

“Penso che ci siano molte attività che non capiscono il potere dell’Internet delle Cose” dichiara Garner.

Ha poi sottolineato la riluttanza ad impiegare risorse per usare la tecnologia relativa ad Internet delle Cose.

Ad esempio, molte attività non desiderano investire in tecnologia RFID perché è più costosa dei codici a barre.

Ma può esserci un’altra ragione per cui l’adozione di Internet delle Cose è stata lenta nella filiera della distribuzione.

“Non credo che gli organismi di Internet delle Cose abbiano fatto un bel lavoro con la strutturazione del valore nella tecnologia, specialmente per i decisori non tecnici nelle attività” sostiene Garner.

“Poiché l’Internet delle Cose richiede una solida programmazione strategica al fine di assicurare una redditività del capitale investito, le imprese che sono alle prese con le strategie inerenti ai dati – e nel settore ce ne sono tante – non si dimostrano entusiaste di aggiungere altri dati ancora a quelli esistenti”.

Le sofferenze comportate dall’investimento in tecnologia e la minaccia di dati soverchianti potrebbero non essere troppo allettanti per le imprese della filiera distributiva.

Ma la tecnologia di Internet delle Cose sta avanzando a gran ritmo, afferma Garner, e alla fine produrrà risultati.

“È stato un lungo processo ma in misura sempre maggiore le attività di filiera distributiva e logistica stanno assumendo esperti e sviluppatori di dati, spendono denaro in innovazione e tecnologia ed inseriscono dati nelle strategie imprenditoriali” sostiene.

“Man mano che coloro che l’hanno adottata dimostreranno di avere ricavato reddito dagli investimenti in Internet delle Cose e che le imprese della filiera distributiva e della logistica diventeranno più avanzate dal punto di vista tecnologico, la sua adozione si incrementerà”-

(da: theloadstar.co.uk/eft.com, 26 agosto 2016)

LEGISLAZIONE

I PARLAMENTARI EUROPEI DANNO BATTAGLIA ALLA COMMISSIONE RIGUARDO AI TAGLI DI UN MILIARDO DI EURO AI FONDI PER TRASPORTI ED ENERGIA

I membri del Parlamento Europeo hanno avvertito la Commissione di non apportare più tagli al proprio finanziamento di 30 miliardi di euro destinato alla realizzazione di infrastrutture relative al trasporto, all'energia ed alle telecomunicazioni.

I parlamentari sono preoccupati perché la Commissione limiterà una cifra prossima ad 1 miliardo di euro dai fondi destinati a trasporti ed energia per immetterla nella seconda fase del 2018 del "Piano Juncker", la strategia d'investimento vanto dell'esecutivo.

Il CEF (Meccanismo per Collegare l'Europa), programma di finanziamento per



le infrastrutture di trasporto ed energia, è stato decurtato l'anno scorso quando l'esecutivo iniziò a programmare l'immissione di 315 miliardi di euro di investimento nei progetti più a rischio.

Dopo una battaglia con il Parlamento Europeo, la Commissione tolse 200 milioni di euro dal CEF, meno di quanto volesse in

origine, mettendoli fra i 21 miliardi di euro di garanzie contro i rischi al fine di incoraggiare l'investimento privato.

Il vice presidente della Commissione Jyrki Katainen ha annunciato in primavera che avrebbe proposto l'estensione del piano del suo strumento finanziario, il FEIS (Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici).

Alcuni parlamentari lo considerano come una minaccia ai fondi del CEF, che vengono concessi secondo criteri più rigorosi per far sì che il denaro venga utilizzato per adeguarsi agli obiettivi politici dell'Unione Europea come il collegamento fra le principali tratte di trasporto fra paesi vicini.

Una fonte parlamentare ha dichiarato: "Anche se il FEIS è entrato in vigore, è troppo presto per dire che dovremmo estenderlo".

Il parlamentare liberale francese Dominique Riquet ha preparato una lettera per la vice presidente della Commissione Kristalina Georgieva, responsabile del bilancio dell'Unione Europea, chiedendole di proteggere i fondi del CEF da un ulteriore taglio.

Anche altri cinque parlamentari – le liberali francesi Sylvie Goulard e Nathalie Griesbeck, il vice presidente rumeno del partito popolare europeo Marian-Jean Marinescu, il parlamentare tedesco del partito popolare europeo Markus Pieper ed il presidente del gruppo liberale Guy Verhofstadt – hanno firmato la lettera alla Georgieva.

Una fonte della Commissione ha affermato che "essa è consapevole dei sentimenti del Parlamento" ma non ha voluto rilasciare commenti sulla lettera.

L'esecutivo procederà alla revisione del proprio bilancio alla fine di quest'anno ed occorre che il Parlamento approvi qualsiasi cambiamento.

I parlamentari europei stanno già spingendo contro un'altra spartizione dei fondi del CEF che a loro dire vengono sborsati per realizzare infrastrutture che spesso sono più necessarie.

"È politicamente più facile per la Commissione prelevare dal CEF" ha detto una fonte parlamentare.

La maggior parte dei 21 miliardi di euro supportati dall'Unione Europea destinati ai prestiti ai sensi del piano d'investimento Juncker sono stati ritagliati dai programmi di finanziamento in essere, fra cui il CEF ed i fondi di ricerca della Commissione Horizon 2020.

Fonti dell'Unione Europea hanno detto ad *EurActiv.com* che i funzionari della Commissione stanno valutando un taglio fra 300 e 400 milioni dei fondi CEF per le infrastrutture di trasporto e di circa 500 milioni dalla parte destinata ai progetti energetici.

Gran parte dei 30 miliardi di euro dei fondi CEF sono stati assegnati alle infrastrutture di trasporto.

Secondo informazioni rese pubbliche dalla Banca Europea di Investimento, finora dall'anno scorso sono stati approvati 16 progetti di trasporto ai sensi del Piano Juncker, estraendo complessivamente oltre 2 miliardi di euro in prestiti dell'Unione Europea.

I parlamentari europei hanno criticato lo sbilanciato programma di finanziamento FEIS perché per lo più è indirizzato alla costruzione di strade, trascurando ferrovie, porti ed aviazione.

Essi hanno sostenuto che i progetti finanziati dal CEF hanno un bisogno disperato di denaro dell'Unione Europea e che molto probabilmente non attirerebbero investimenti privati, a differenza dei progetti infrastrutturali su larga scala che hanno ottenuto fondi FEIS.

EurActiv ha pubblicato un documento riservato che rivela i piani della Commissione di incrementare il quantitativo di denaro del programma CEF per la realizzazione di reti di telecomunicazione ai sensi di un piano per revisionare le regole europee sulle telecomunicazioni alla fine di quest'anno.

L'esecutivo vorrebbe realizzare nuove e più veloci reti di telecomunicazioni nel tentativo di accelerare le connessioni internet entro il 2025 ad un ritmo minimo di 100 MB al secondo.

Attualmente, il programma include meno di 1 miliardo di euro per le telecomunicazioni, molto meno dell'ammontare destinato all'energia ed al trasporto.

Ci si aspetta che l'esecutivo pubblichi il documento a settembre.

(da: euractiv.com, 27 luglio 2016)

LA HAPAG-LLOYD RIFERISCE DI UN TASSO DI CONFORMITÀ "ESTREMAMENTE ALTO" IN ORDINE ALLA MASSA LORDA VERIFICATA

La Hapag-Lloyd ha riferito di tassi di conformità "estremamente alti" da quando le nuove regole internazionali sulla pesatura dei contenitori sono entrate in vigore il 1° luglio scorso, affermando che l'impegno dei clienti e le trasmissioni tempestive hanno comportato il successo dell'attuazione della normativa SOLAS emendata dell'IMO.

Ringraziando i clienti per "il loro supporto, la loro pazienza ed il loro impegno per la riuscita dell'attuazione" la linea di navigazione ha dichiarato: "Assieme, abbiamo provveduto alle prime settimane della massa lorda verificata con un tasso di conformità assai elevato e trasmissioni tempestive, con la conseguenza di trasporti più sicuri".

La Hapag-Lloyd ha detto di avere ricevuto ed apprezzato le positive recensioni ed opinioni riguardo ai propri strumenti per la presentazione e l'agevolazione della massa lorda verificata, come il suo strumento di presentazione "webVGM", l'opzione "presentazione intelligente VGM Excel" e la soluzione di posta elettronica per la tara "GetInfo" aggiungendo: "Continuiamo a migliorarle e semplificarle per fornire soluzioni semplici".

Ha poi affermato che i clienti potrebbero monitorare le proprie presentazioni della massa lorda verificata e quelle mancanti attraverso il suo strumento webVGM.

Tuttavia, ha ricordato ai clienti: "Per favore tenete conto che il messaggio della massa lorda verificata è una dichiarazione che comprende il carico, i materiali di fissaggio e del pagliolato e la tara del contenitore verificati secondo la normativa dello stato".

Al fine di assicurare la qualità dei dati richiesti, ha rammentato ai clienti che occorre che essi dichiarino un peso preciso, tara compresa, sostenendo che la Hapag-Lloyd non dovrebbe aggiungere la tara.

La compagnia di navigazione ha inoltre affermato che occorre che i clienti facciano sì che la firma di verifica includa il nome della persona responsabile, aggiungendo: "Per motivi di chiarezza, non si dovrebbero utilizzare abbreviazioni, numeri o simboli".

La linea di navigazione ha inoltre sostenuto la necessità per i clienti di presentare in tempo la propria massa lorda verificata, raccomandando che i clienti inviino la massa lorda verificata appena il loro contenitore è stato imballato e sigillato.

Nessuno alla Hapag-Lloyd è stato in grado al momento di specificare le cifre relative ai tassi di conformità.

Malgrado gli elevati livelli di attenzione e preoccupazione prima della data di attuazione fissata al 1° luglio, vettori e spedizionieri sono apparsi riluttanti o impossibilitati a dare specifiche indicazioni in ordine ai tassi di conformità in tutto il mondo nelle settimane iniziali.

Le prime indicazioni suggeriscono che l'attuazione è progredita in modo relativamente tranquillo, sebbene alcuni porti asiatici di esportazione – fra i quali il più grande porto containerizzato del mondo, Shanghai – abbiano riferito casi di container in arrivo senza una massa lorda verificata il primo giorno.

Con l'IMO che ha raccomandato "un approccio pragmatico" all'applicazione delle regole nei primi tre mesi, si dice che alcuni caricatori siano riusciti a negoziare con i vettori la possibilità di mettere container senza la massa lorda verificata sulle navi e che ai contenitori senza massa lorda verificata sia stato permesso di passare dai varchi.

I rapporti provenienti da Hong Kong suggeriscono che molti caricatori dovevano ancora ottenere un numero di registrazione della massa lorda verificata alla data di attuazione del 1° luglio e che i container venivano inizialmente pesati da imprese autorizzate mentre i caricatori di davano da fare per ottenere il proprio.

Ma altrove in Estremo Oriente non è stato riportato alcun problema nel maggiore hub mondiale di trasbordo, Singapore, nel vietnamita Cai Mep International Terminal o a Port Klang in Malaysia.

In Europa, preparazioni relativamente buone da parte dei terminal container e mercati dominati dai grandi



spedizionieri hanno significato che poche problematiche sono state riferite, mentre negli Stati Uniti le risorse aggiuntive per la pesatura dei contenitori presso alcuni terminal e la dichiarazione di "equivalenza" della Guardia Costiera statunitense fra le nuove regole della SOLAS e l'attuale normativa federale a quanto pare hanno evitato disservizi di rilievo.

Mentre i vettori hanno accettato tutti i contenitori dotati di una massa lorda verificata, in alcune regioni inizialmente c'è stato scetticismo riguardo alla validità di quella massa lorda verificata, in particolare in quei paesi che ancora dovevano pubblicare linee guida sulla certificazione.

La FIATA (federazione internazionale degli spedizionieri di merci) a metà luglio aveva dichiarato a *Lloyd's Loading List* che le assai temute prospettive di

disservizi notevoli nel trasporto marittimo di merci alla luce delle nuove regole sulla pesatura dei container a quanto pare non si erano concretizzate nelle prime due settimane, sebbene ci fosse stato qualche allungamento dei tempi di viaggio.

Jens Roemer, presidente del gruppo di lavoro sui trasporti marittimi presso l'Istituto Trasporto Multimodale della FIATA, afferma che i caricatori e gli spedizionieri hanno lavorato agli emendamenti alla Convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea) in modo positivo, senza che siano stati riferiti problemi di rilievo.

Peraltro Roemer afferma che, naturalmente, "ci sono state alcune difficoltà iniziali poiché le interfaccia e le piattaforme per le masse lorde verificate spesso non erano pronte e questo ha comportato il trasferimento manuale".

Un'altra osservazione è che i tempi di esecuzione si sono allungati per una serie di ragioni, dice Roemer.

Le interruzioni dovute alla massa lorde verificata tendono ad essere in anticipo rispetto alla chiusura dei varchi, cosa che costituisce un problema per i caricatori situati nelle vicinanze di un porto.

Questo avviene – ha spiegato – perché, ad esempio, i caricatori o gli spedizionieri possono raccogliere il vuoto la mattina presto e restituire il box carico al terminal nel pomeriggio, ma il momento della chiusura della massa lorde verificata potrebbe essere il giorno prima.

"Una massa lorde verificata ottenuta ai sensi del "Metodo 1" non può essere fornita in questo arco temporale ed esiste un problema anche per il "Metodo 2" dal momento che al mattino durante la raccolta si dispone solamente del numero del container e senza il numero del container non si dispone della tara: pertanto, si perde una giornata nella filiera distributiva o nel tempo di esecuzione" continua Roemer.

"Pur non essendoci stati problemi operativi di rilievo, gli spedizionieri hanno espresso la preoccupazione che i propri clienti, quando hanno a che fare con i contenitori refrigerati, possano dovere affrontare oneri di controstellia più elevati a causa dei limitati tempi di giacenza offerti" ha inoltre sottolineato.

Rispondendo il mese scorso, Lone Reventlov Ginge, responsabile del prodotto per il trasporto merci marittimo della DSV Air & Sea, conviene con molte delle osservazioni della FIATA ed afferma che, in generale, le cose sono andate abbastanza lisce in Danimarca.

La Ginge osserva che nella maggior parte dei casi solo i caricatori molto grandi hanno utilizzato il "Metodo 2" – consistente nell'aggiungere il peso del carico e del pagliolato alla massa della tara del container – a causa di certe disposizioni vigenti in Danimarca.

“Ciò significa che occorre pesare un mucchio di contenitori ed in Danimarca in gran parte lo si fa nei porti” nota la Ginge.

“I porti hanno un modo uniforme di trattare la massa lorda verificata e l’organizzazione lavora con efficienza, specialmente se si considera i molti organismi coinvolti ed i diversi metodi e – non da ultimo – i molti contenitori”.

Continua la Ginge: “La nostra esperienza è che i caricatori in Danimarca si sono preparati bene.

Tutti noi comprendiamo le ragioni delle nuove disposizioni ed i caricatori hanno lavorato con noi a stretto contatto per avere tutto a posto”.

La Ginge peraltro sottolinea anche i problemi provocati dall’allungamento dei tempi di viaggio.

“Abbiamo avvertito che la maggiore frustrazione è stata quella indotta dalle chiusure in anticipo che potrebbero avere causato interruzioni nel normale flusso dei nostri caricatori.

Adesso quindi sta succedendo che i caricatori stanno lavorando con le nuove scadenze (se ci sono) nell’ambito della propria produzione.

Ed alcune – forse un po’ prudenti – chiusure della massa lorda verificata sono state modificate”.

Conclude la Ginge: “Per come la vediamo noi, peraltro, un sistema in cui tutti i container per impostazione predefinita sono stati pesati appena giunti al varco nei porti, e ciò è stato utilizzato come massa lorda verificata, potrebbe aver reso le cose un po’ più semplici e più efficaci dalla partenza”.

Altri rapporti inerenti alla conformità dal 1° luglio sono stati di varia natura.

Come riportato da *Lloyd’s Loading List*, la linea di navigazione MSC ha riferito di una conformità al 100% in Francia dal 1° luglio e la settimana seguente con le nuove regole: dei 2.891 contenitori caricati dalla *MSC France* quella settimana, ognuno era conforme alla massa lorda verificata.

La MSC afferma di aspettarsi tassi di conformità del 50-80% rispetto alle partenze iniziali, facendo notare come il tasso di conformità del 100% in Francia sia stato “un risultato eccezionale”.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 19 luglio 2016)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

OPERATIVA LA BANCA DATI DEL BIC PER LA TARA DEI CONTAINER

La nuova banca dei dati relativi alla tara dei contenitori (TCD) recentemente annunciata dal BIC (Bureau International des Containers) è ora operativa, essendovi stati caricati oltre mezzo milione di container, mentre nuove registrazioni vengono aggiunte giornalmente.

I proprietari e gli operatori di container vengono incoraggiati a registrarsi ora per caricare i file inerenti alla propria flotta sulla banca dati, mentre i caricatori sono invitati ad iniziare ad usare subito i dati.

La banca dati pilota, varata dal BIC in risposta ai nuovi requisiti obbligatori sulla pesatura dei container previsti dalla SOLAS ed entrati in vigore il 1° luglio scorso fornisce una fonte di facile accesso relativa ai dati sulla tara dei contenitori per aiutare i vettori, i caricatori, gli spedizionieri e gli altri intermediari.

Ogni giorno nuovi dati sui container vengono aggiunti alla TCD da vettori e società di leasing.

“Dopo mesi di lavoro a stretto contatto con proprietari, operatori e caricatori di container, è stata sviluppata la TCD allo scopo di assicurare uno strumento semplice ed efficace che aiuti gli spedizionieri, i proprietari e gli operatori a ridurre il proprio carico di lavoro ed a migliorarne l’efficienza” spiega Bertrand Geoffrey, segretario generale del BIC.

“Molto semplicemente, l’unica focalizzazione della TCD è quella di recepire le caratteristiche tecniche di un contenitore, tara compresa, unitamente al suo numero operativo”.

La nuova banca dati offre un accesso ai dati forniti dai primi partner del progetto pilota ed altri vettori stanno caricando regolarmente dettagli sulla flotta.

I proprietari e gli operatori sono i benvenuti quando si registrano online al fine di iniziare a caricare i file della flotta e, per consentire ai medesimi di caricare i dettagli della flotta automaticamente in seguito, molto presto saranno disponibili gli interfaccia di programmazione dell’applicazione.

Una volta al completo, la banca dati consentirà a tutti gli utenti di accedere ad una vasta fonte di tare di contenitori e ad altre caratteristiche semplicemente immettendo il numero del container.

I caricatori e gli altri soggetti che desiderano accedere ai dati possono adesso farlo attraverso il sicuro sito web della TCD www.bic-boxtech.org.

L'interfaccia di programmazione dell'applicazione, che a breve sarà operativo, assicurerà anche l'opzione di integrare automaticamente i dati nei sistemi del caricatore e dello spedizioniere.

Qualunque altro metodo offre semplicemente l'alternativa di visitare molteplici siti web oppure di ottenere tali informazioni dai portelloni del container.



Continua Geoffray: "C'è stato molto supporto da parte di tutto il settore da quando il BIC ha annunciato il lancio della TCD, riconoscendo l'importanza di una fonte centrale di questo tipo per i dati relativi ai contenitori.

Tuttavia noi desideriamo che altri soggetti contribuiscano a questo progetto significativo nelle settimane a venire.

Solleciti i proprietari ed operatori ad impegnarsi e ad iniziare ora a caricare i dati inerenti ai contenitori nella banca dati".

Gli elementi minimi dei dati richiesti per partecipare alla TCD sono il numero del container e la tara ma, per conseguire il pieno vantaggio della banca dati, il BIC incoraggia i proprietari a caricarvi più dettagli tecnici possibile.

La banca dati è particolarmente utile per i caricatori che usano il "Metodo 2", quelli che aggiungono il peso del carico e del materiale di fissaggio alla tara del contenitore per ottenere la massa lorda verificata, ma presenta vantaggi anche per i vettori e le società di noleggio che saranno in grado di fornire automaticamente l'accesso alla tara senza dover investire tempo e denaro in integrazioni o richieste multiple per singole tare.

Essa inoltre agevola l'accesso alla tara nel caso di contenitori scambiati fra le parti.

Al di là dei vantaggi correlati alla conformità alla SOLAS, la banca dati consentirà altresì ad imprese come i terminal, gli operatori ferroviari e gli

autotrasportatori di migliorare l'efficienza mediante un conveniente accesso ai particolari del container utilizzando solo il numero operativo, mentre nel caso di incidenti gli assicuratori e gli ispettori possono trarre vantaggio dalla banca dati attraverso l'accesso ai dettagli tecnici.

Inoltre, l'inclusione del numero d'identificazione del produttore nelle caratteristiche tecniche del container renderà la banca dati utile nel caso di perdita del contenitore, richiesta di risarcimento e recupero.

La fase pilota della banca dati, che ci si aspetta duri fino alla fine dell'anno, viene fornita gratuitamente a tutti gli interessati.

Dopo di che, il programma sarà valutato con tutti i partner del settore prima della presentazione definitiva.

In ogni caso, la TDC sarà gestita unicamente come un servizio non a scopo di lucro e non commerciale.

(da: bulk-distributor.com/bic-boxtech.org, 29 luglio 2016)

STUDI E RICERCHE

GLI ACCORDI RELATIVI A FUSIONI ED ACQUISIZIONI CAMBIANO IL PANORAMA NEL SETTORE DEI PORTI CONTAINERIZZATI

Secondo il "Rapporto Annuale 2016 sugli Operatori di Terminal Container Globali" pubblicato dalla ditta di consulenze marittime globali Drewry, l'attenuazione della crescita della domanda unitamente alle maggiori dimensioni delle alleanze e delle navi stanno spostando l'industria dei porti containerizzati verso un settore di valore da un settore di crescita, sebbene ancora ad alta redditività.

Gli operatori globali ed internazionali di terminal container devono affrontare la doppia sfida della più debole crescita della domanda e dei crescenti costi operativi e del capitale dovuti a navi ed alleanze più grandi.

Nei mercati azionari, i porti sono sempre più visti come un settore di valore maturo che come un settore di crescita.

CLASSIFICA PREVISTA PER IL 2020 DELLA CAPACITÀ DEGLI OPERATORI GLOBALI/INTERNAZIONALI DI TERMINAL CONTAINER		
Operatore	Classifica capacità	
	2020	Attuale
Cosco-China Shipping	1°	4° e 8°
APM Terminals *	2°	2°
PSA International	3°	3°
Hutchison Port Holdings	4°	1°
DP World	5°	5°
Terminal Investment Ltd	6°	6°
CMA CGM **	7°	9°
* = Compreso il Grup TCB nei calcoli relativi alla classifica 2020		
** = compresa lo APL nei calcoli relativi alla classifica 2020		
I calcoli si basano sulla capacità totale di tutti i terminal (a prescindere dalle dimensioni delle quote azionarie) e non comprendono la capacità di altri operatori nei quali si detengano quote minoritarie		
Fonte: Drewry Maritime Research		

La Drewry prevede che la domanda globale di porti containerizzati cresca di meno del 3% all'anno nel giro dei prossimi cinque anni e le previsioni sono in diminuzione in particolare a causa del drastico rallentamento delle esportazioni cinesi.

Fattori positivi sono la capacità di recupero del Medio Oriente e dell'Asia meridionale e la potenziale ripresa della Russia (unitamente ai prezzi del petrolio).

In risposta, gli operatori terminalistici e gli investitori hanno rivisto con urgenza i piani di espansione della capacità.

Molti progetti relativi all'orizzonte di previsione quinquennale sono già troppo avanzati per poterli modificare in modo significativo, ma quelli per cui è in programma la comparsa più in là nel tempo sono soggetti ad essere riconsiderati in termini di tempi e portata.

Per gli operatori terminalistici, l'attenzione si sta spostando dagli sviluppi di terreni edificabili ad attività di fusioni ed acquisizioni, con un certo numero di importanti accordi già in fase di realizzazione ed altri che probabilmente arriveranno.

La APM Terminals ha acquisito il Grup TCB, la CMA CGM ha comprato la APL e lo Yilport sta rilevando la Tertir.

Tre società cinesi - China Merchants Port Holdings, Cosco e China Shipping (le ultime due ora fuse) - hanno un forte appetito ed una notevole attività in termini di espansione mediante l'acquisto di ditte esistenti.

Nel 2020 l'impresa combinata Cosco-China Shipping sarà la più grande della classifica della Drewry relativa agli operatori terminalistici globali/internazionali (in termini di capacità), sebbene gran parte di essa sia in un solo paese (la Cina).

Neil Davidson, analista senior per porti e terminal della Drewry, afferma: "È chiaro che gli operatori terminalistici globali ed internazionali stanno rivedendo in modo sostanziale le proprie strategie, diventando più freddi sui progetti edilizi e più interessati alle opportunità di fusione ed acquisizione".

Una risposta naturale alle dimensioni in aumento delle alleanze di linea per gli operatori terminalistici è quella di puntare al consolidamento della proprietà dei terminal in parallelo.

"Tuttavia, è evidente una dicotomia nell'approccio.

Da un lato molti dei soggetti internazionali affermati sono divenuti più cauti perché preoccupati che i ritorni possano essere minori di quanto non fossero di solito.

Ma dall'altro lato ci sono diversi soggetti intenzionati ad espandersi come gli operatori cinesi e la Yilport Holdings (nuova arrivata quest'anno nella classifica della Drewry degli operatori terminalistici globali ed internazionali) la cui

principale priorità strategica è quella di acquisire ulteriore patrimonio” aggiunge Davidson.

(da: hellenicshippingnews.com, 2 agosto 2016)

MIGLIORANO LE PROSPETTIVE PER IL SETTORE DEI CONTAINER

Secondo la nuova analisi di mercato della Clarksons Research, un crescente livello di demolizioni di portacontainer ed una leggera crescita dei traffici globali hanno contribuito quest'anno a spingere più verso l'equilibrio l'equazione tra offerta e domanda.

“La crescita dei traffici containerizzati sembra finora essere migliorata nel 2016, dopo avere rallentato sino ad un tasso stimato di appena il 2,2% nel 2015: il ritmo di crescita più lento dal 2009” afferma la Clarksons.

“Anche se i rischi nell'economia globale senza dubbio permangono, si stima che i volumi containerizzati complessivi raggiungano i 182 milioni di TEU per l'intero anno 2016, rappresentando una crescita del 3,8%”.

Ciò è stato bilanciato dal livello in crescita delle demolizioni e dalla riduzione delle consegne, aggiunge la Clarksons, il che significa che la crescita dell'offerta è stata di appena l'1,1% nella prima metà dell'anno.

“Per la fine del 2016 ci si aspetta che la flotta di portacontainer consista complessivamente di 20,2 milioni di TEU, che rappresentano una crescita di appena il 2,4% da un anno all'altro e sarebbe il ritmo più lento registrato, dopo un tasso dell'8,1% nel 2015” dichiara la Clarksons.

Questo comporterebbe un'inversione della tendenza dell'anno scorso e potrebbe far sì che quest'anno la crescita dei traffici si lasci alle spalle l'espansione della flotta containerizzata.

“Ciò contribuirà ad erodere un po' dell'eccesso di capacità generato lo scorso anno, sebbene siano necessari ulteriori cambiamenti significativi rispetto a quell'equilibrio prima che migliorino le condizioni del mercato” ha detto la Clarksons.

“Il mercato dei noli resta sotto una notevole pressione e, dove si sono conseguiti dei miglioramenti, i guadagni sono stati limitati.

Le tariffe di noleggio hanno languito ad un livello storicamente basso finora nel 2016 ed anche se i fondamentali del lato dell'offerta restano positivi per alcune parti del mercato, occorrerà un sostenuto e significativo miglioramento della crescita dei traffici containerizzati affinché le tariffe aumentino”.

La Clarksons sostiene che secondo le previsioni i traffici delle direttrici primarie, che si sono espansi solamente dello 0,6% nel 2015, dovrebbero crescere del 3,2% sino a 53,1 milioni di TEU quest'anno dal momento che i traffici Asia-Europa sono migliorati.

Dopo essersi contratti del 3,1% nel 2015 in conseguenza delle sanzioni alla Russia, della lenta crescita delle economie europee e della messa a punto del livello delle scorte, i traffici Asia-Europa si sono ripresi nella prima metà dell'anno e ci si aspetta che crescano del 3,9% nell'intera annata.

Nei traffici transpacifici i volumi dell'alta stagione sono cresciuti più lentamente, ma a detta della Clarksons ci si aspetta ancora che raggiungano i 16,1 milioni di TEU quest'anno, con un incremento del 4%.

Nel contempo, si prevede che un dollaro USA forte rispetto alle valute europee dia impulso altresì ai traffici di andata alla volta degli Stati Uniti attraverso l'Atlantico, mentre ci si aspetta che i volumi si incrementino del 3,6% per 4 milioni di TEU.

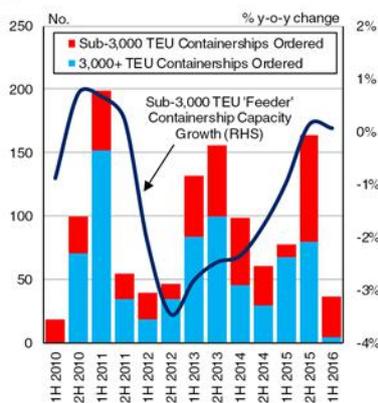
Altrove, sui traffici nelle direttrici di secondo piano, la Clarksons si aspetta che i volumi crescano del 4% sino a 128,6 milioni di TEU ed afferma che i traffici est-ovest, in particolare quelli fra l'Asia ed il sub-continente indiano, sarebbero fra quelli dalla crescita più rapida.

Nei traffici nord-sud, tuttavia, il crollo dei prezzi delle derrate lo scorso anno ha colpito il livello delle importazioni nei paesi che le producono e tale situazione è continuata nel 2016.

Graph of the Week

Boxship Ordering - Small Ones At The Front Of The Queue

The bars on the graph show containership orders reported placed in each half year since the start of 2010, separated into sub-3,000 TEU ('Feeder') units and orders for units 3,000 TEU and above. The line on the graph shows the year-on-year growth rate of sub-3,000 TEU fleet capacity at the end of each half year period.



Source : Clarksons Research

“Le importazioni sia in America Latina che nell’Africa sub-sahariana sembrano restare sotto pressione, sebbene si stimi che le esportazioni containerizzate da queste due regioni alla volta dell’emisfero settentrionale abbiano almeno mostrato una crescita abbastanza stabile” dice la Clarksons.

Ci si aspetta che la ripresa della crescita in Asia comporti un’accelerazione dei volumi interregionali del 4% quest’anno dal momento che i traffici interasiatici dai volumi elevati si sono ripresi nuovamente dopo i disservizi dell’anno scorso apportati dalla turbolenza economica della Cina.

“Mentre la Cina sembra continuare la propria transizione verso un’economia diversa e lontana dal concentrarsi sull’industria pesante, le prospettive per i traffici containerizzati interasiatici restano positive” afferma la Clarksons.

“Le economie asiatiche in fase di sviluppo continuano a mantenere un potenziale di crescita e ci si aspetta che l’assemblaggio plurilocalizzato di merci manufatte prosegua, in particolare con gli sviluppi relativi alle differenze salariali in tutta la regione”.

Tuttavia l'analista del settore del trasporto marittimo containerizzato Drewry il mese scorso aveva detto di ritenere che l'aumento delle demolizioni navali quest'anno non sarà sufficiente a portare equilibrio nei mercati containerizzati.

L'analista afferma che l'apertura del nuovo Canale di Panama, il divario in aumento fra l'offerta e la domanda di trasporto marittimo ed il timore della continuazione delle perdite fra gli armatori di unità noleggiate sono stati i tre fattori "persuasivi" che stanno dietro all'attuale impennata delle demolizioni di navi portacontainer che adesso si prevede saranno nell'ordine di complessivi 450.000 TEU di capacità.

Peraltro, sebbene costituiscano un passo necessario per colmare il divario fra domanda ed offerta che ha colpito le tariffe di nolo negli ultimi anni, "le demolizioni navali non basteranno a riportare il settore dei container all'equilibrio a meno che gli armatori non si astengano anche dall'ordinare molte nuove navi" afferma la Drewry.

L'impennata delle demolizioni è iniziata nel quarto trimestre del 2015 ed è continuata quest'anno, tanto che ora alcune navi vengono rottamate malgrado abbiano meno di 15 anni di età.

"Le portacontainer normalmente si deprezzano in 25 anni; pertanto, rottamare una nave di 15 anni significa buttarne via quasi il 40%" afferma la Drewry.

"Inoltre, l'apertura del nuovo Canale di Panama a giugno ha creato un'eccedenza di vecchie navi Panamax da circa 4.500 TEU.

Queste dimensioni e questo modello di nave – in precedenza uno dei cavalli di battaglia del settore delle portacontainer – sono stati in sostanza resi superflui.

Un numero maggiore di navi Panamax saranno sicuramente indirizzate ai cantieri navali nell'Asia meridionale, dal momento che gli armatori o i vettori li rimpiazzeranno con più nuove ed efficienti navi da 8.000 TEU ed oltre".

Tuttavia, anche espellendo dal mercato quest'anno 450.000 TEU di capacità, ciò rappresenterà solo grosso modo il 2% dell'attuale flotta globale di portacontainer che conta 20 milioni di TEU.

"Questo intaccherà soltanto l'eccesso di capacità costruita nel corso del periodo 2010-2015, nel quale si è assistito all'aggiunta di 4,5 milioni di TEU nel settore in tutto il mondo in un momento di rallentamento della domanda" afferma l'analista.

(da: lloydsloadinglist.com, 5 agosto 2016)

REEFER

LA JSC RZD LOGISTICS IMPLEMENTA UNA NUOVA TECNOLOGIA DI TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI DEPERIBILI DALLA CINA ALLA RUSSIA

La JSC RZD Logistics ha iniziato a collaudare la nuova tecnologia di trasporto ferroviario di merci deperibili dalla Cina alla Russia.

Il primo treno composto da contenitori refrigerati che trasportava frutta e verdura è partito da Dalian l'8 agosto scorso.

Il suo arrivo è atteso alla stazione ferroviaria di Orekhovo-Zuevo a Mosca entro 18-20 giorni.

La prima spedizione per un totale di 6 contenitori da 40 piedi è stata organizzata in collaborazione con la PJSC "TransContainer".



Il servizio della RZD Logistics comprende la consegna porta a porta con tempi di trasporto minimi.

caricazione delle merci.

Questo elimina la necessità di magazzinaggio a lungo termine e di nuova

Durante il percorso i container sono collegati ad un generatore diesel per mantenere la temperatura necessaria alla conservazione della qualità delle merci.

È possibile in prospettiva ottimizzare i tempi di consegna in 12 giorni, vale a dire un tempo tre volte più breve di quello del trasporto merci via mare.

Peraltro il costo del trasporto ferroviario è competitivo con quello del trasporto stradale a causa del costo minimo di consegna in tutto il territorio della Cina.

Secondo Alexandr Baskakov, vice direttore vendite della RZD Logistics, la spedizione di merci deperibili in contenitori refrigerati per ferrovia è una tecnologia sostanzialmente nuova in Cina.

Nessuno la utilizzava in precedenza a causa della carenza di soluzioni di trasporto e di materiale rotabile appropriato in Cina.

Questa tecnologia va pienamente incontro alle priorità dei clienti della RZD Logistics che sono l'alta velocità delle consegne e la sicurezza delle merci".

Oggi il mercato russo è assai interessato ad una stabile fornitura di frutta e verdura.

I fornitori cinesi sono pronti ad offrire spedizioni regolari: circa 3-4 treni alla settimana di 8 contenitori da 40 piedi.

Il nuovo servizio è adatto al trasporto di prodotti congelati e surgelati, di farmaci e prodotti elettronici.

(da: transportjournal.com/rzdlog.com, 22 agosto 2016)

SICUREZZA E PROTEZIONE

NUOVO AVVERTIMENTO AI CARICATORI IN ORDINE ALLA SCORRETTA DICHIARAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE NEI CONTENITORI MARITTIMI

È stato rivelato che più di un quarto (il 27%) di tutti i gravi incidenti a bordo di portacontainer di cui si è avuta notizia nel 2013-2014 è stato da attribuire ad una scorretta dichiarazione del carico.

I dati sono stati raccolti ed analizzati per il periodo in questione dal CINS (Cargo Incident Notification System).

Le informazioni asseriscono che la causa di diversi incidenti di container a bordo è stata la scorretta dichiarazione di un prodotto chimico utilizzato per pulire le piscine e per disinfettare l'acqua potabile: l'ipoclorito di calcio.

Il CINS è stato istituito nel 2011 da cinque dei maggiori vettori marittimi, in seguito alle preoccupazioni riguardo all'incremento del numero degli incendi di contenitori a bordo delle loro navi, potenzialmente in grado di causare lesioni o perdite di vite umane, perdite o gravi danni alle navi, così come danni ambientali.

Adesso le linee di navigazione partecipanti sono 12, così come alcuni membri



di ditte di consulenza fra cui l'International Group of P&I Clubs ed il TT Club, ed il suo compito è quello di analizzare le informazioni provenienti dai vettori e di esaminare gli specifici incidenti che suggeriscono tendenze o richiedono un'azione immediata.

Notando come circa il 10% di tutti i carichi containerizzati sia costituito da merci pericolose, David Nichol, perito dei rischi alla P&I Clubs del Regno Unito, ha rammentato ai caricatori e ad altri soggetti della filiera distributiva la propria responsabilità legale in ordine alla conformità con il Codice IMDG (International Maritime Dangerous Goods) relativo al trasporto di merci pericolose per mare.

“È imperativo per l’incolumità della nave e dell’equipaggio che vengano effettuati tutti i passi necessari per movimentare e stivare le merci pericolose in modo tale da ridurre il rischio di un incidente in caso d’emergenza e che, nel caso d’incendio, l’equipaggio disponga delle informazioni di cui hanno bisogno per rispondere alla svelta con le misure antincendio appropriate” afferma Nichol.

“Per consentire ciò, al comandante della nave dev’essere fornita una corretta ed universalmente riconosciuta descrizione delle merci e dei potenziali rischi che si possono presentare”.

Nichol ha sottolineato una particolare questione di scorretta dichiarazione di merci pericolose cui ci si è riferiti come causa di diversi incidenti a bordo di portacontainer nel corso degli ultimi anni: l’ipoclorito di calcio.

Ad agosto dell’anno scorso, la Maersk Line ha annunciato che non avrebbe più accettato prenotazioni di questa derrata ai fini della spedizione sulle sue navi.

Questo, in seguito a diversi incidenti con incendio sprigionatosi dai contenitori a bordo delle sue navi che sono stati attribuiti al prodotto chimico in questione.

Fra loro, l’incidente di luglio 2010, quando un incendio a bordo della *Charlotte Maersk* aveva minacciato la vita dell’equipaggio e la sicurezza della nave in rotta dall’Asia all’Oman.

L’ipoclorito di calcio è comunemente utilizzato per disinfettare le piscine, ma ha molti altri usi industriali o domestici, come la rimozione di muschio ed alghe da sentieri e vialetti.

Il prodotto chimico è designato come ossidante di classe 5.1 nel Codice IMDG, richiedendo uno stivaggio speciale ai sensi di un numero ONU appropriato.

Ci sono stati molti casi in cui l’ipoclorito di calcio è stato scorrettamente dichiarato ad un vettore, ad esempio venendo descritto come candeggina in polvere, clorato di calce o persino semplice disinfettante.

“È una direttiva del Codice IMDG che i carichi siano dichiarati con il nome di spedizione appropriato” rammenta Nichol.

(da: *theloadstar.co.uk*, 23 agosto 2016)

CONFERENZE E CONVEGNI

A INTERMODAL EUROPE 2016 LE PREVISIONI SUL FUTURO DEL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI

Le sessioni della conferenza che si terrà in occasione di *Intermodal Europe 2016*, in programma a Rotterdam dal 15 al 17 novembre prossimo, punteranno a fornire una panoramica approfondita delle attuali e future prospettive in ordine a strategie, finanza, domanda ed offerta nell'ambito del settore del trasporto marittimo containerizzato.

“Dalla recessione, il settore del trasporto marittimo di contenitori ha dovuto affrontare pressioni estreme sul mercato” affermano gli organizzatori della conferenza, la Informa.

“Sebbene l'adozione di nuove iniziative e tecnologie abbia comportato vantaggi tangibili, la comunità dei vettori può finalmente prendere in considerazione la necessità di significativi cambiamenti nel settore.



Ed i traffici globali non si affidano solamente alle direttrici di trasporto che persistono ad essere efficienti ma inoltre domandano opzioni di trasporto più intelligenti”.

Il relatore Tim Power, responsabile dei consulenti marittimi della Drewry, aprirà la conferenza trattando il tema “Le prospettive mondiali del mercato del trasporto marittimo di contenitori”, seguito da Mike Garratt, amministratore delegato della MDS Transmodal, che fornirà un'analisi del mercato del trasporto containerizzato europeo.

Poiché ci si aspetta che il 2016 sia un'annata decisiva per il futuro del mercato, entrambe le sessioni sono state strutturate per dare una panoramica delle tendenze e delle problematiche fondamentali per i prossimi 12 mesi.

Nell'ambito dello stesso forum, Michel Looten, direttore del settore marittimo della Seabury Cargo Advisory, presenterà una sessione concentrata su "Alleanze e consolidamento nel trasporto marittimo containerizzato".

Dato che le alleanze marittime adesso sono un dato di fatto, Looten esplorerà come le linee di navigazione containerizzate abbiano usato le alleanze per incrementare la portata e ridurre i costi in mare.

Visto che le pressioni sul settore stanno ora rendendo la cooperazione con la tratta terrestre il prossimo passo da fare per conseguire economie di scala ed accaparrarsi le alleanze particolarmente decisive per i vettori che competono nei traffici Asia-Europa, la sessione esaminerà come i vettori svilupperanno le proprie operazioni per continuare efficacemente ad attuare la sinergia fra linee di navigazione.

Renzo Hoefnagles, direttore esecutivo e responsabile intermodale della ABN AMRO – uno degli sponsor ufficiali di *Intermodal Europe 2016* – fornirà una panoramica sulle "Prospettive finanziarie nei prossimi 5 anni per il trasporto marittimo containerizzato".

Inoltre, il prof. Hercules Haralambides della Erasmus University di Rotterdam presiederà una sessione dedicata a "La via della seta marittima della Cina e la geopolitica dei porti europei".

"Le ambizioni cinesi di investimenti in infrastrutture per 1.000 miliardi di dollari USA hanno notevoli ramificazioni nei porti e nei settori intermodali europei" spiega Haralambides.

"Esaminerò quale dovrebbe essere la risposta dell'Europa, in particolare quella della Banca Europea degli Investimenti, e quali sono i porti europei che sono stati presi in considerazione per un inserimento nella rete trasportistica globale della Cina e perché".

Il programma comprende anche sessioni sui Grandi Dati nel tracking e l'Internet delle Cose, le prospettive relative alle strategie ed alle alleanze, la pesatura dei container, la progettazione e la produzione dei contenitori marittimi, il riposizionamento dei container, le soluzioni della filiera del freddo e le modifiche e l'innovazione inerenti ai contenitori, così come ci saranno forum dedicati alla logistica del trasporto merci ferroviario e un focus geografico sulla logistica a Rotterdam.

"Alla luce di un panorama delle attività in fase di sensibile cambiamento, il nostro programma di tre giorni di conferenza fornirà ai responsabili gli strumenti pratici di cui hanno bisogno per stare al passo" afferma Sophie Ahmed, direttrice dell'evento.

“Discuteranno gli argomenti più scottanti del settore, che sono sicura susciteranno un profondo dibattito e forniranno ai partecipanti una conoscenza che possa essere applicata alle future strategie imprenditoriali”.

(da: worldcargonews.com, 23 agosto 2016)

IN CALENDARIO

- 05/09/16 - 07/09/16 Muscat Middle East Transport and Logistics Exhibition
ME TRANSLOG
- 06/09/16 - 09/09/16 Amburgo SMM 2016
- 13/09/16 - 16/09/16 Birmingham IMHX 2016
- 14/09/16 - 14/09/16 New York 8th Annual Global Commodities, Energy & Shipping
- 15/09/16 - 16/09/16 Accra 4th Annual Africa Port & Rail Expansion Summit
- 18/09/16 - 21/09/16 Genova IUMI Annual Conference 2016
- 21/09/16 - 22/09/16 Londra 9th Arctic Shipping Summit
- 21/09/16 - 23/09/16 Santa Cruz, Tenerife Seatrade Cruise Med 2016
- 22/09/16 - 23/09/16 Sri Lanka 11th Southern Asia 2016
- 30/09/16 - 30/09/16 La Spezia Italian Cruise Day
- 03/10/16 - 06/10/16 La Valletta Malta Maritime Summit 2016
- 05/10/16 - 05/10/16 Londra 9th Annual Shipping, Marine Services & Offshore Forum
- 11/10/16 - 14/10/16 Venezia GreenPort Cruise - GreenPort Congress
- 16/10/16 - 18/10/16 Lisbona World Coal Leaders Network 2016
- 17/10/16 - 21/10/16 Paris Le Bourget Euronaval 2016
- 23/10/16 -26/10/16 Abu Dhabi Breakbulk Middle East 2016
- 24/10/16 -24/10/16 Dubai The Maritime Standard Awards 2016
- 25/10/16 - 27/10/16 Copenhagen Danish Maritime Fair 2016
- 25/10/16 - 26/10/16 Abu Dhabi NATRANS Expo 2016
- 26/10/16 - 28/10/16 Abu Dhabi Overseas Project Cargo Association 3rd Annual
- 26/10/16 - 27/10/16 Jeddah 12th Trans Middle East 2016
- 02/11/16 - 02/11/16 Londra 6th Annual Shipping & Offshore CSR Forum
- 15/11/16 - 17/11/16 Rotterdam Intermodal Europe 2016
- 15/11/16 - 17/11/16 Rotterdam Transport & Logistics 2016
- 16/11/16 - 18/11/16 Istanbul Logitrans 2016
- 17/11/16 - 18/11/16 Mombasa 16th Intermodal Africa 2016
- 20/11/16 - 23/11/16 Dubai 3rd International Conference on Coastal Zone Engineering and Management in the Middle East (Arabian Coast 2016)
- 23/11/16 - 24/11/16 Budapest Translog Connect 2016
- 23/11/16 - 25/11/16 Jakarta MARINTEC INDONESIA 2016
- 05/12/16 - 07/12/16 Dammam Saudi Transtec 2016
- 07/12/16 - 09/12/16 Guangzhou INMEX China 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.