

Notiziario

31 Luglio 2016

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXIV
Numero del 31 luglio 2016

PORTI

RIPRESA DEI TRAFFICI CONTAINERIZZATI A ROTTERDAM Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA GRANDE SCOMMESSA: IL CANALE DI PANAMA È PIÙ AMPIO: E ORA? " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

COMPLETATA L'ESPANSIONE DEL PIÙ GRANDE TERMINAL CONTAINER
FERROVIARIO DELLA GERMANIA " 10

TRASPORTO INTERMODALE

AVANZA IL PROGETTO CINESE DELLA VIA DELLA SETA MARITTIMA " 13

TRASPORTO FLUVIALE

PANAMA TORNA IN VANTAGGIO NELLA BATTAGLIA DEI CANALI " 20

LOGISTICA

LA FREIGHTOS LANCIA "IL PRIMO MERCATO ONLINE PER IL TRASPORTO MERCI INTERNAZIONALE" 22

LEGISLAZIONE

SECONDO GLI SPEDIZIONIERI NELLE PRIME DUE SETTIMANE DI ATTUAZIONE
I DISSERVIZI DOVUTI ALLA MASSA LORDA VERIFICATA SONO STATI "LIMITATI" " 24

STUDI E RICERCHE

ANCORA IN CALO LE TARIFFE DI TRASPORTO MARITTIMO CONTENITORI,
MA I DATI PER L'AVVENIRE EVIDENZIANO UNA "TENDENZA VERSO L'ALTO" " 28

REEFER

APL E YUSEN SI RIVOLGONO ALL'ALTA TECNOLOGIA PER PUNTARE ALLA CRESCITA
NEI TRAFFICI REFRIGERATI GIAPPONESI " 30

SICUREZZA E PROTEZIONE

LA TECNOLOGIA APPLICATA ALLE RADIAZIONI: SICUREZZA PER I PORTI GLOBALI? Pag. 33

IN CALENDARIO " 37

31 luglio 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

RIPRESA DEI TRAFFICI CONTAINERIZZATI A ROTTERDAM

I primi segnali mostrano che il terzo trimestre del 2016 sta sostenendo la lieve tendenza alla ripresa nel settore containerizzato di Rotterdam.

La prima metà del 2016 ha conseguito circa 95.000 TEU in più rispetto ai 6 milioni di TEU movimentati nella seconda metà del 2015.

Allard Castelein, amministratore delegato dello HbR (Porto di Rotterdam) ha dichiarato in occasione della conferenza stampa sui risultati della prima metà del 2016 del porto che il forte rialzo dei traffici containerizzati di Anversa (il solo fra i grandi porti della fascia Amburgo-Le Havre ad avere conseguito tali risultati) potrebbe avere raggiunto il suo punto massimo grazie ad un pacchetto di misure che Rotterdam si accinge a presentare ai principali clienti.

“Non si tratterà di una soluzione valida per tutti, ma comprenderà diversi pacchetti per diversi vettori o diverse alleanze in diversi momenti nel tempo” afferma Castelein.

Non sono stati forniti i particolari, ma il pacchetto dovrebbe includere il nuovo strumento digitale che secondo il porto potrebbe far risparmiare “decine di migliaia di euro per ogni singolo scalo”.

Il programma computerizzato visualizza tutti le fasi e gli eventi della sosta di una portacontainer, dall’ormeggio al terminal alle chiatte per il bunker e lo smaltimento rifiuti, ed è determinante per snellire l’intera spedizione dal momento che descrive ed evidenzia immediatamente tutte le potenziali sovrapposizioni ed altri fattori di disturbo rispetto alla programmazione.

Lo strumento, denominato Pronto, è stato sviluppato in collaborazione con la MSC, la Maersk e la Shell ed è già operativo.

Esso è ancora in fase di miglioramento con le osservazioni “di tutti i grandi nomi del settore containerizzato” afferma Castelein.

Nella prima metà del 2016, il numero delle navi da 18.000 TEU ed oltre a Rotterdam si è incrementato del 32% da un anno all’altro.

Castelein ha aggiunto che i terminal automatizzati presso il Maasvlakte II stanno accrescendo la produttività.

Fra tutti hanno movimentato 600.000 TEU nella prima metà del 2016, rispetto ai 300.000 TEU per l'intero 2015.

"Sono in lizza per conseguire cumulativamente 1,5 milioni di TEU nell'intera annata" sottolinea Castelein.

Ciò lascia aperta la questione se i terminal possano nonostante questo rimanere indietro rispetto agli impegni sui volumi stabiliti nei loro contratti di concessione e, se così fosse, che cosa intende fare al riguardo lo HbR.

Nel contempo, Paul Smits, responsabile finanziario dello HbR, ha accolto



favorevolmente l'indagine sugli enti portuali belgi e francesi annunciata dalla Commissione Europea, inerente alla questione delle imposte sulle società nei porti belgi e francesi, adesso che è stato concordato che i porti olandesi pagheranno le imposte sulle società a partire da gennaio dell'anno prossimo.

Smits ha ribadito l'enorme frustrazione di Rotterdam

per come gli aiuti di stato continuano ad inclinare il campo di gioco, mediante il cofinanziamento dello sviluppo delle infrastrutture portuali (Fiandre/Anversa) ovvero pagando il conto delle perdite annuali o anche con immissioni finanziarie (Amburgo).

Supportato dal parlamento olandese, la segretaria ai trasporti olandese Melanie Schulz ha recentemente annunciato che sarà approntata una "politica aggiuntiva" per supportare Rotterdam.

Smits ha dichiarato che essa comprenderà la manutenzione ed altri servizi connessi con le infrastrutture "nazionali" ed "internazionali" come i fiumi, che sono idrovie internazionali.

"Nel corso degli anni" afferma Smits, "la prassi ha gradualmente conseguito sempre maggiore importanza in materia di gestione portuale o addirittura effettuando il dragaggio e la manutenzione per conto proprio.

Unitamente al ministero indagheremo attentamente su come farci pagare per cose che chiaramente sono sotto la responsabilità del governo".

Ciò potrebbe includere altri sviluppi ai quali lo HbR sta contribuendo, come la pianificata circonvallazione per il trasporto merci Theemsweg Betuwe Line allo scopo di aggirare il ponte levatoio che si estende sul canale Caland e sulle banchine Brittannië, nonché l'ampliamento del passaggio per le navi fluviali fra la foce del fiume Reno (un'idrovia statale) ed i bacini Maasvlakte ed Europort dello scalo marittimo.

(da: worldcargonews.com, 23 luglio 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

LA GRANDE SCOMMESSA: IL CANALE DI PANAMA È PIÙ AMPIO: E ORA?

A più di un secolo dall'apertura a nuove possibilità di traffico di una delle più grandi prodezze di ingegneria riguardanti le infrastrutture marittime, una terza nuova serie di chiuse del Canale di Panama ha dato il benvenuto alla sua prima portacontainer neo-Panamax ed il recessivo settore del trasporto marittimo ha testato quella che potrebbe diventare davvero la maggiore scommessa sul futuro per quanto attiene, fra le altre possibilità, il modo in cui i carichi provenienti dall'Asia viaggiano alla volta delle densamente popolate zone orientali degli Stati Uniti.

Nella prime ore del mattino del 26 giugno scorso la *COSCO Shipping Panama* da 9.472 TEU è transitata dalle chiuse Agua Clara del Canale di Panama sul lato atlantico del paese centro-americano per proseguire verso l'Oceano Pacifico dove capi di stato, leader del settore marittimo, una folla di giornalisti e migliaia di orgogliosi panamensi attendevano l'arrivo della nave alle chiuse di Cocoli dall'altra parte del suo viaggio verso l'Asia.

"Siamo elettrizzati perché attualmente abbiamo 170 prenotazioni per navi neo-Panamax, impegni da parte di due nuovi servizi di linea per il canale ampliato ed una prenotazione per la prima nave a gas naturale liquido" ha affermato nel corso della cerimonia il dirigente ed amministratore delegato del Canale di Panama Jorge L. Quijano.

Il decennale progetto di espansione del canale da 5,25 miliardi di dollari USA ha sperimentato più di un incidente di percorso nel suo cammino verso il completamento, compresa l'apertura due anni dopo rispetto a quanto programmato, mentre le dimensioni delle portacontainer hanno oltrepassato la portata prevista dall'Autorità del Canale di Panama.

La nuova serie di chiuse può movimentare portacontainer di dimensioni fino a 14.400 TEU, sebbene adesso ci siano navi portacontainer ultra-grandi che raggiungono i 18.000 TEU ed oltre.

"Penso che ci sia un punto in cui i ritorni inizieranno a diminuire" ha detto il vice direttore dell'Autorità del Canale di Panama Manuel Benitez nel corso dell'intervista a Panama.

“Quando stavamo progettando l’ampliamento del canale abbiamo mirato a diverse dimensioni perché c’è un compromesso fra le dimensioni delle chiuse e l’uso dell’acqua”.

Benitez afferma che l’ACP (Autorità del Canale di Panama) ritiene che le dimensioni da “cavallo da battaglia” delle portacontainer nel canale ampliato saranno quelle fra 8.500 e 10.000 TEU.

Ha poi aggiunto che attualmente il 98% delle dimensioni delle portacontainer sarà in grado di transitare dalle nuove chiuse.

Mentre può darsi che due recessioni del trasporto marittimo containerizzato e la questione delle navi più grandi non siano state sul radar della Autorità del Canale di Panama un decennio fa, non lo è stato nemmeno il potenziale di trasporto marittimo correlato all’energia.



“Sapevamo che gli Stati Uniti sarebbero diventati un esportatore di rete di petrolio e gas?” dichiara Benitez.

Tuttavia, l’attenzione maggiore delle chiuse più ampie è stata posta sull’enorme traffico transpacifico dall’Asia agli Stati Uniti, dove ci sono state – a seconda di con chi si parla – stime nell’ordine dal 10 al 20 per cento in più di merci containerizzate in transito dal Canale e dirette nei porti del Golfo del Messico e della Costa Orientale statunitense.

Benitez afferma che le previsioni iniziali del suo gruppo erano nell’ordine di un più modesto 10% in più, che avrebbe ancora indotto qualche impatto sulla tradizionale rete ferroviaria intermodale della Costa Occidentale statunitense, la quale è stata in grado di promuovere il proprio vantaggio derivante dalla velocità per il mercato rispetto alla rotta del Canale di Panama nell’ordine di una media di cinque giorni di viaggio in meno.

La popolazione nazionale del mercato delle merci della California meridionale pari ad oltre 20 milioni di persone è stata un altro incentivo per i vettori ed i loro clienti per indurli a scalare in particolare il complesso portuale di Los Angeles-Long Beach.

Ma quando sono sorte nei porti lungo la Costa Occidentale le ben documentate problematiche del lavoro e della congestione, compreso il più recente tracollo sulla scorta delle carenze di equipaggiamento delle nuove mega alleanze e

della spigolosa rinegoziazione dei contratti di lavoro in trattativa decentrata, i proprietari della merce si sono guardati attorno alla ricerca di alternative.

Queste sono alcune delle ragioni per cui i porti della Costa Orientale USA come Miami stanno promuovendo la propria relativa fattibilità quale alternativa alle loro controparti della Costa Occidentale.

La FEC (Florida East Coast Railway) prevede che sino al 20% in più di merci containerizzate raggiungerà il grande sud-est statunitense attraverso la propria rete.

L'amministratore delegato della FEC Jim Hertwig ha dichiarato nel corso di un'intervista a Panama City che le navi da 10.000 TEU "potrebbero fare due fermate: Miami e Norfolk".

Il Porto di Miami è il solo porto containerizzato a sud della Virginia sulla Costa Orientale USA a disporre di una profondità del canale di 15 metri per accogliere le più grandi navi neo-Panamax.

Il porto ha binari sulle banchine e la FEC funge da alternativa all'autotrasporto.

La ferrovia afferma di poter raggiungere il 70% della popolazione degli Stati Uniti in un arco temporale compreso fra uno e quattro giorni.

Hertwig afferma che di conseguenza Miami dovrebbe svilupparsi in un hub di trasbordo con efficienze nel trasferimento dei carichi e nei viaggi di ritorno, oltre a far fruttare gli attuali carichi latino-americani che "possono aggiungersi alla densità di un vettore asiatico".

Altri porti della Costa Orientale ed i loro partner della filiera distributiva stanno inviando i propri messaggi riguardo al marketing delle neo-Panamax, anche se le linee di navigazione ed i loro clienti saranno in definitiva i fattori-chiave per decidere quanto del molto oro in più originato dal trasporto marittimo di origine asiatica arriverà sulle coste orientali.

"A livello globale, per la Maersk Line, il fatto che il 4% dei nostri carichi passino attraverso il canale non è un cambiamento di così grande importanza, ma lo è per questa zona geografica" ha detto a *Lloyd's List* il responsabile della rete della Maersk Line Anders Boenaes.

"Abbiamo un sacco di contenitori in più che passano attraverso Suez, ma si tratta di un riflesso dei modelli di traffico.

La nostra quota di mercato è maggiore nei traffici Asia-Europa ed i volumi là sono maggiori, ma noi siamo un grosso partner anche per il Canale di Panama.

Il canale ha iniziato con prudenza al di sotto di quella che ci saremmo aspettati che fosse la capacità finale" dichiara.

Un altro dirigente della Maersk ha detto che, almeno inizialmente, la maggiore compagnia di navigazione mondiale "potrebbe collaudare" il potenziale del canale di recente espansione.

Il presidente del consiglio di amministrazione della ACP, Roberto Roy, rivolgendosi alle migliaia di partecipanti alla cerimonia per l'espansione mentre la grossa nave della COSCO passava, ha fatto notare che la nave stava "salpando verso la storia".

Ed è proprio così: alla fine sarà la storia a dare il giudizio definitivo circa il successo dell'iniziativa".

(da: cargobusinessnews.com, 21 luglio 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

COMPLETATA L'ESPANSIONE DEL PIÙ GRANDE TERMINAL CONTAINER FERROVIARIO DELLA GERMANIA

La HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) ha completato l'espansione del terminal ferroviario presso il proprio CTA (Container Terminal Altenwerder) notevolmente prima di quanto fosse stato programmato.

Finito il periodo di realizzazione, le operazioni riprenderanno fin dal 1° agosto prossimo, vale a dire due mesi più presto di quanto si fosse calcolato originariamente.

Il terminal ferroviario CTA dispone adesso di nove binari, in luogo dei precedenti sette.

L'espansione incrementerà la capacità del terminal di 140.000 contenitori standard (TEU) sino a 930.000 TEU all'anno.

Dal 2010, i risultati produttivi annui relativi ai container presso il terminal ferroviario CTA sono aumentati di quasi il 20% sino a 769.000 TEU nel 2015.

Ciò significa che, ancora una volta, il terminal CTA ha conseguito il più alto risultato produttivo di tutti i terminal container ferroviari in Germania.

Anche la quota della ferrovia dei volumi containerizzati complessivi ha continuato a crescere negli ultimi anni.

Il ministero federale dei trasporti tedesco si aspetta che i servizi di trasporto dei traffici ferroviari di merci si incrementino del 43% entro il 2030.

Il dr. Stefan Behn, membro del consiglio di amministrazione della Hamburger Hafen und Logistik AG, sottolinea il significato dell'espansione del terminal ferroviario: "L'espansione del terminal ferroviario ci consentirà di assicurare l'efficienza del Container Terminal Altenwerder allo stato dell'arte della HHLA.

Ciò significa che siamo assolutamente preparati ad un ulteriore dirottamento dei volumi a favore della ferrovia quale modalità di trasporto.

Stiamo così rafforzando Amburgo quale porto ferroviario".

Oliver Dux, amministratore delegato del Container Terminal Altenwerder, evidenzia: "Siamo riusciti a finire prima di quanto programmato, che già era di per sé ambizioso.

Siamo estremamente contenti di questo notevole risultato!

Mi piacerebbe ringraziare tutti coloro che vi sono stati coinvolti.

Tutta una serie di sforzi ha significato che le inevitabili restrizioni alle movimentazioni causate dall'espansione sono state ridotte al minimo.

In particolare, vorrei ringraziare le ditte dedite allo smistamento che hanno



lavorato davvero a stretto contatto l'un l'altra e con noi e che hanno fatto di tutto per far sì che quasi non ci fossero disservizi nelle operazioni ferroviarie nel corso del periodo di costruzione.

I nostri clienti ora trarranno vantaggio due mesi prima di quanto programmato dal completamento dei lavori di costruzione e dalla ripresa delle operazioni regolari".

Il dr. Bernhard Pahnke, vicepresidente dello sviluppo portuale alla DB Cargo, sottolinea: "Da gennaio di quest'anno, abbiamo lavorato con sei altre imprese per ottimizzare le operazioni di smistamento al Porto di Amburgo.

Nel farlo, abbiamo notevolmente incrementando la competitività del sito.

Siamo stati in grado di supportare efficacemente l'espansione del terminal ferroviario CTA nel corso del periodo di costruzione con un tasso di rendimento di oltre il 95%.

L'espansione ci apporterà vantaggi alla luce di un ulteriore dirottamento verso il trasporto ferroviario".

L'area complessiva del terminal ferroviario CTA non è stata toccata dall'espansione, dal momento che i due binari in più sono stati realizzati sull'area esistente.

Ciò incrementa l'uso efficiente dello spazio della struttura, che già era alto.

La distanza fra i binari è diventata minore, il che significa che il controllo dei dati sui container non sarà più effettuato come prima dal personale del terminal che si muoverà lungo lo spazio fra i treni su veicoli detti "check-mobili".

Per questa ragione, si è dovuto realizzare un "varco per i treni".

Tale varco registra automaticamente i dati relativi ai container appena il treno entra nel terminal.

La registrazione automatica è più veloce di quella manuale effettuata in precedenza, cosa che significa che le operazioni di movimentazione dei treni possono iniziare più presto.

Non utilizzando più le check-mobili alimentate a diesel, si potrebbero inoltre ridurre ulteriormente le emissioni della pericolosa CO₂ presso il già in gran parte elettrificato CTA.

Afferma Oliver Dux: "Sono particolarmente contento del fatto che noi adesso possiamo movimentare i contenitori al CTA senza emettere nocive emissioni di CO₂".

L'espansione del terminal ferroviario è iniziata ai primi di aprile.

Il costo complessivo dei lavori di costruzione è stato approssimativamente pari a 10 milioni di euro.

(da: transportjournal.com/hhla.de, 15 luglio 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

AVANZA IL PROGETTO CINESE DELLA VIA DELLA SETA MARITTIMA

Notizie recenti hanno messo in luce gli ulteriori progressi nella realizzazione del mega-progetto cinese "Una cintura, una via".

Il coinvolgimento cinese nella possibile espansione di Port Klang, in Malaysia, sembra essere in fase di trattativa mentre, all'altro capo della tratta, è stato appena concordato un enorme investimento aggiuntivo cinese presso il porto greco del Pireo.

Questo articolo tratteggia come si sta evolvendo il piano in questione.

L'OBOR è un grandioso programma di elaborazione di tratte commerciali marittime e terrestri internazionali e del correlato accrescimento delle infrastrutture iniziato dalla Cina.

Esso si armonizza con le idee del presidente Xi Jinping relative al "Sogno Cinese", un'aspirazione che mette in evidenza il rinnovamento della Cina.

Il piano inerente alla Via della Seta Marittima è stato svelato quasi tre anni fa ad ottobre del 2013, in seguito alle idee annunciate all'inizio di quell'anno per una tratta terrestre.

Le due parti dell'OBOR, la "Cintura" ovvero la Cintura Economica della Via della Seta e la "Via" ovvero la Via della Seta Marittima sono progettate per essere complementari.

La Via della Seta Marittima del 21° secolo non si è evoluta così rapidamente come la sua controparte terrestre, ma ha notevoli implicazioni per il settore del trasporto marittimo globale e potrebbe avere un maggiore impatto nel giro dei prossimi anni.

"Via della Seta" è il nome dato ad un'antica tratta commerciale aperta dai mercanti cinesi nel secondo secolo che collegava la Cina all'Ovest per la movimentazione di seta, spezie ed altre merci.

Le mutate circostanze politiche e militari hanno indotto una mutazione della tratta vera e propria.

Più precisamente il termine si riferisce ad una rete di tratte storiche diffuse in tutta l'Asia.

Che cosa caratterizza la versione moderna, per cui il nome originale è stato resuscitato?

La Cintura Economica della Via della Seta su base terrestre, descritta anche come corridoio, consiste in un'ampia fascia della Cina centrale, che attraverso un gran numero di paesi asiatici raggiunge la regione dell'Europa orientale.

Questi paesi sono o saranno collegati mediante le ferrovie e le strade esistenti o programmate, con ponti e gallerie, così come con oleodotti e gasdotti, progetti energetici, parchi industriali e centri logistici.

La Via o corridoio della Seta Marittima è principalmente una rotta marittima dal



Mar della Cina meridionale ed il Sud-Est asiatico, attraverso l'Oceano Indiano e l'area del Medio Oriente, fino al Mediterraneo Orientale.

Essa si estende anche in altre direzioni.

La sua principale caratteristica è

rappresentata da progetti relativi alle infrastrutture portuali, alcuni dei quali collegati con parti del progetto su base terrestre.

Un fondamento logico convincente

La giustificazione data dalla Cina alla concezione OBOR è l'esigenza di agevolare la connettività e l'efficienza della tratta commerciale, riducendo i costi del trasporto merci, migliorando nel contempo la sicurezza degli enormi flussi di importazioni ed esportazioni del paese.

Altre ragioni di spicco per tale vasto e quello che viene descritto come un grandioso piano di "enorme ambizione" sono quelle di promuovere lavoro aggiuntivo per le imprese edili cinesi su progetti di costruzione su larga scala, alimentando nel contempo il potenziale per le esportazioni di merci manufatte in tutta la regione.

Esistono potenziali vantaggi strategici anche perché i paesi coinvolti nell'OBOR si sono integrati più strettamente con la Cina.

Questi imperativi riflettono in parte il pronunciato rallentamento economico ed il correlato riequilibrio delle attività economiche in Cina.

Ci si aspetta che il processo continui senz'altro in futuro, probabilmente per diversi anni.

Di conseguenza, in alcune delle principali industrie è emerso un eccesso di capacità, come nella produzione di acciaio, nelle costruzioni e nella produzione di attrezzature: questa capacità potrebbe essere indirizzata verso altri mercati.

Un documento pubblicato l'anno scorso dal Clingendael (Netherlands Institute of International Relations) ha valutato il fondamento logico della Via della Seta Marittima in particolare.

Esso conclude che la Via della Seta Marittima "non è finalizzata in prima istanza al cambiamento del ruolo della Cina nel trasporto marittimo internazionale, ma piuttosto fa parte di un assai ambizioso programma a lungo termine per l'integrazione economica di una vasta zona... sulla base di uno sviluppo infrastrutturale".

L'analisi ha sottolineato come, specialmente nei paesi in via di sviluppo, l'investimento cinese nei progetti infrastrutturali chiave possa comportare un aumento dell'influenza di Pechino nelle proprie relazioni con i governi ospiti.

L'influenza viene ulteriormente incrementata quando gli enti controllati dalla Cina assicurano i finanziamenti.

Il rapporto del Clingendael conclude che il centro dell'attenzione del programma OBOR "non è sul predominio militare".

Tuttavia, gli autori suggeriscono che "le iniziative... stanno accelerando la crescita dell'influenza cinese sui modelli di traffico marittimo ed anche più ampiamente in Asia, Africa ed Europa".

Un documento successivo pubblicato quest'anno dal Peterson Institute for International Economics conclude allo stesso modo che l'OBOR "sembra essere del tutto un'impresa mercantile progettata per fortificare gli interessi economici della Cina in tutto il mondo".

Le componenti dell'OBOR

La familiarità con gli aspetti dell'OBOR e le sempre più numerose prove dei progressi conseguiti ne hanno chiarito la struttura ed i contenuti.

Inizialmente il piano, anche se senza dubbio impressionante quanto a portata ed ambito, sembrava qualcosa di vago ed amorfo, cosa che aveva comportato nel progetto la mancanza di definizione delle caratteristiche.

Questa impressione si è ora indebolita.

Tuttavia, c'è ancora una notevole incertezza in ordine a come alcune parti evolveranno negli anni a venire.

Il raggio d'azione di questo programma sovradimensionato implica un enorme richiesta di finanziamenti ancora attuale.

I principali canali coinvolti sono le quattro banche statali cinesi (Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China, China Construction Bank, and Agricultural Bank of China).

Altri contributi derivano dal Fondo per la Via della Seta dello stato cinese pari a 40 miliardi di dollari USA, dalla multinazionale Asian Infrastructure Investment Bank e da altre fonti.

Le caratteristiche delle porzioni terrestri dell'OBOR differiscono da quelle relative alle rotte marittime.

C'è una stringente necessità di infrastrutture terrestri aggiuntive o migliorate in molti paesi asiatici.

Molte delle attuali infrastrutture ferroviarie e stradali sono insufficienti e pertanto ostacolano i flussi di traffico in tutta la regione poiché causano congestioni, ritardi ed i conseguenti costi più alti.



Di conseguenza c'è una chiara richiesta di investimenti più importanti che possano migliorare e rendere più conveniente il trasporto terrestre ed il collegamento con le rotte marittime.

I progressi della Via della Seta Marittima

Nell'ambito della Via della Seta Marittima, sono in programma od in corso notevoli investimenti in strutture portuali in varie località.

Nuova, ampliata o più avanzata capacità migliorerà i collegamenti fra le tratte marittime e terrestri delle movimentazioni dei traffici, innalzando l'efficienza complessiva dei trasporti e riducendo i costi.

L'entusiasmo per il progetto è stato notato specialmente nel Sud-Est asiatico.

La logica economica potrebbe essere più stringente in questa regione, essendo assistita da maggiori flussi di merci, persone e capitali e promuovendo la crescita economica in tutti i paesi lungo la tratta.

C'è anche un aspetto relativo alla sicurezza dei traffici.

I collegamenti terrestri dalla Cina ai porti del Sud-Est asiatico riducono la dipendenza dai traffici marittimi che passano attraverso la congestionata e potenzialmente insicura "strozzatura" dello Stretto di Malacca.

Uno dei progetti portuali di alto profilo nel Sud-Est asiatico è quello di Gwadar in Pakistan, gestito dalla China Overseas Port Holdings e realizzato dalla CHEC (China Harbour Engineering Company).

Gli altri impegni della CHEC in Pakistan comprendono l'ampliamento del porto di Qasim.

Un accordo finalizzato a creare un "corridoio economico" fra Pakistan e Cina è stato raggiunto all'inizio del 2014, comprendente miglioramenti alle strade ed alle ferrovie che collegano i due paesi.

Altri esempi spiccano.

Nel Myanmar è stato concluso un contratto alla fine del 2015 con un consorzio cinese, comprendente la CHEC e guidato dalla CITIC Group Corporation, che costruirà un porto ad acqua profonde a Kyaukphyu.

Un nuovo porto ad acque profonde è in fase di costruzione con coinvolgimento cinese presso l'isola di Sonadia.

I due progetti nello Sri Lanka che coinvolgono la Cina sono un terminal container a Colombo ed un nuovo porto a Hambantota.

All'altro capo della Via della Seta Marittima, un progetto capolavoro è l'investimento cinese nel porto greco del Pireo.

Sette anni fa la COSCO (ora China Cosco Shipping in seguito ad una fusione) aveva ottenuto una concessione dal governo greco per effettuare operazioni su una parte del terminal container del porto per un periodo di trentacinque anni.

L'espansione della capacità ha consentito il conseguimento di risultati produttivi molto più alti.

Quindi, all'inizio di quest'anno, sono stati acquisiti i due terzi della holding dell'Autorità Portuale del Pireo.

Successivamente sono stati annunciati piani finalizzati ad incrementare di molto gli investimenti nel porto.

La capacità di trasporto della modalità marittima è un altro aspetto della questione.

Sono stati discussi ulteriori investimenti destinati a migliorare la portata e l'efficienza dei servizi di trasporto marittimo, ma non ci sono ancora stati molti sviluppi diretti.

Verosimilmente la Via della Seta Marittima del 21° secolo è già molto, e globalmente, dotata dei servizi ad alta qualità cinesi ed esteri che offrono un'enorme capacità al fine di movimentare in modo efficiente i carichi.

Investimenti straordinari da parte di imprese coinvolte si sono susseguiti per molti anni.

La flotta appartenente allo stato cinese di navi per il trasporto marittimo a lungo raggio continua ad espandersi rapidamente ed un gran numero di nuove navi dovrebbe essere completato nel giro dei prossimi anni, mentre molte altre dovrebbero essere acquisite di seconda mano da armatori esteri.

Questo modello sembra soddisfare le richieste attuali e quelle prevedibili.

All'inizio del 2016, in una implicita ammissione del fatto che i progressi della Via della Seta Marittima stessero ristagnando, o almeno che avessero bisogno di essere rinvigoriti, un funzionario del governo cinese aveva dichiarato che un nuovo piano d'azione sarebbe stato introdotto quest'anno.

Questa intenzione fa seguito ad un piano d'azione riguardante sia la tratta della Via che quella della Cintura e le priorità annunciate a marzo del 2015.

Una giustificazione suggerita per il limitato progresso della strategia marittima consiste nelle preoccupazioni, fra alcuni dei vicini della Cina nel Sud-Est asiatico, in ordine alle pretese territoriali marittime cinesi.

Tali pretese sono diventate una questione assai controversa nel corso degli ultimi anni.

Un'impresa colossale e sfaccettata

La Cina in precedenza ha organizzato enormi progetti commerciali ed attività di scambio.

In un contesto storico, un esempio è di particolare significato.

All'inizio del quindicesimo secolo l'imperatore Yongle aveva ordinato la costruzione di una vasta flotta imperiale al fine di intraprendere lunghi viaggi internazionali.

Queste notevoli spedizioni di navi del tesoro erano comandate dal famoso ammiraglio e diplomatico Zheng He.

Questi estesi viaggi alla volta del Sud-Est asiatico, dei porti del Mar Arabico e dell'Africa Orientale si svolsero dal 1405 al 1433.

Ognuna delle sette spedizioni, che a quanto pare coinvolsero sino a 200 navi e 20.000 marinai, durò due anni.

Alcune navi impegnate nelle spedizioni erano di gran lunga più grandi e tecnicamente più avanzate di altre costruite altrove nel mondo a quel tempo.

Questa imponente impresa può essere considerata come un precursore dell'attuale Via della Seta Marittima del 21° secolo, sebbene la costruzione delle infrastrutture fosse limitata nelle prime spedizioni.

Oggi stanno progressivamente prendendo forma grandi cimenti finalizzati ad incrementare la partecipazione della Cina alle – nonché la sua influenza sulle – movimentazioni dei carichi lungo la rotta.

Sebbene l'esito finale sia ancora difficile da prevedere, sembra prevedibile che altre caratteristiche correlate all'OBOR saranno aggiunte nel corso dei prossimi anni.

(da: hellenicshippingnews.com, 12 luglio 2016)

TRASPORTO FLUVIALE

PANAMA TORNA IN VANTAGGIO NELLA BATTAGLIA DEI CANALI

La terza serie di chiuse del Canale di Panama aperte alle attività solo poche settimane fa sta già pagando dividendi ed esistono rapporti secondo i quali esso ha rimpiazzato il suo rivale Canale di Suez quale rotta preferita dai traffici diretti alla costa orientale degli Stati Uniti dall'Estremo Oriente.

Secondo Alphaliner, la capacità combinata settimanale tutto-acqua all'inizio di luglio era aumentata dell'1,7% rispetto allo stesso periodo di un anno fa sino a 145.000 TEU ed il Canale di Panama adesso detiene una quota del 57% dei volumi complessivi, rispetto alla quota del 48% detenuta all'inizio del 2016.

"Sebbene il numero dei servizi tutto-acqua via Panama sia calato dai 16 viaggi settimanali a luglio dello scorso anno ai soli 13 attuali, le dimensioni medie delle navi utilizzate si sono incrementate da 4.600 TEU a 6.400 TEU, dato che adesso transitano dalle nuove chiuse del Canale navi sino a 10.000 TEU" afferma Alphaliner.

Prima del progetto delle chiuse da molti milioni di dollari del Canale di Panama



la rotta del Canale di Suez aveva guadagnato una significativa quota di mercato dei traffici Asia-costa orientale degli Stati Uniti, dal momento che i vettori potevano impiegare navi da 5.500-10.000 TEU via Suez e conseguire la maggior parte delle economie di scala offerte dalle navi più grandi.

"Malgrado l'aumento delle distanze per alcune coppie di porti sul percorso Cina-costa orientale USA, la rotta del Canale di Suez aveva senso dal punto di vista economico, poiché i vantaggi di scala delle navi più grandi spesso pesavano di più degli svantaggi comportati dalla più lunga distanza di navigazione" sostiene Alphaliner.

“Ora che le limitazioni delle vecchie chiuse di Panama sono state eliminate, il canale sta avendo un prepotente ritorno, riguadagnando molta della quota di mercato tutto-acqua che era stata perduta a vantaggio del Canale di Suez”.

Alphaliner aggiunge di aspettarsi che il Canale di Panama migliori la propria quota di mercato nei mesi a venire, dal momento che un certo numero di linee di navigazione deve ancora aggiornare i servizi attraverso l'idrovia centro-americana con l'immissione di navi più grandi.

Finora, 6 dei 13 servizi che passano attraverso il Canale di Panama ora usano navi da 5.500-10.000 TEU e ci si aspetta che altri due li seguano a tempo debito.

Alphaliner prevede inoltre che alcuni vettori possano anche dirottare i propri attuali servizi attraverso Suez a Panama, seguendo la via tracciata dall'alleanza CYYHE, che ha ritirato il suo circuito AWE-4 che passava dal Canale di Suez e lo ha sostituito con alternative su Panama.

“Degli otto restanti servizi su Suez, uno o due potrebbero essere spostati su Panama poiché i vettori della 2M e della Ocean 3 debbono ancora riconfigurare le proprie offerte di servizio tutto-acqua con navi più grandi”.

(da: llydsloadinglist.com, 14 luglio 2016)

LOGISTICA

LA FREIGHTOS LANCIA "IL PRIMO MERCATO ONLINE PER IL TRASPORTO MERCI INTERNAZIONALE"

La Freightos con sede a Hong Kong, fornitore di tecnologia logistica, ha annunciato il varo di quello che afferma sia "il primo mercato online per il trasporto merci internazionale" a livello mondiale.

La piattaforma è stata progettata per consentire alle imprese di confrontare e prenotare istantaneamente i servizi ed i prezzi del trasporto merci internazionale presso i fornitori di logistica, aggregando l'intero processo grosso modo nella stessa maniera in cui avviene per le prenotazioni online dei voli e degli hotel.

Inizialmente, il Freightos Marketplace si concentra sulle importazioni statunitensi dalla Cina per via aerea e marittima.

"Il settore logistico è la spina dorsale dei traffici globali.

Con i suoi 4.000 miliardi di dollari USA esso rappresenta quasi il 10% del PIL mondiale.

Ma queste fondamenta dell'economia mondiale sono lente, opache ed offline" afferma Zvi Schreiber, amministratore delegato e fondatore della Freightos.

"Nel corso degli ultimi quattro anni, la Freightos ha acquisito alcuni dei maggiori fornitori di logistica online del mondo.

Oggi siamo elettrizzati per il fatto di lanciare il primo mercato online del mondo, che renderà la spedizione delle merci facile come prenotare un volo online.

Il futuro dei traffici globali inizia oggi".

Prima del lancio, la Freightos aveva automatizzato milioni di quotazioni di prezzi dei noli per diversi grandi spedizionieri, fra i quali la Nippon Express, la Hellmann Worldwide Logistics e la CEVA Logistics, così come per un certo numero di importanti caricatori, fra cui la Sysco Foods, la Panasonic USA e la Marks & Spencer.

"La prenotazione di un volo è elettronica da 50 anni, ma il carico che va su aerei, camion e navi viene prenotato ancora manualmente.

Questo non può continuare” commenta Robert Mylod, investitore e direttore della Freightos, nonché ex responsabile finanziario del mercato dei viaggi online al Priceline Group.

“I traffici globali in crescita, le vendite B2B in e-commerce e le dinamiche filiere distributive sempre più diffuse richiedono la trasparenza e l’efficienza del trasporto merci online.

Proprio come i viaggi dei passeggeri sono andati online per provvedere alle domande di un mercato in crescita, la Freightos sta finalmente inaugurando un mercato digitale per il

trasporto merci di cui si sentiva molto il bisogno” ha aggiunto.

Il Freightos Marketplace è stato lanciato in beta chiuso a gennaio di quest’anno e la Freightos in seguito ha aggiornato la piattaforma incrementandone la funzionalità ed aggiungendo più spedizionieri che vendono più tratte aeree, marittime e terrestri.

Il supporto ai clienti è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7 per assisterli nelle prenotazioni e nella gestione delle spedizioni.

(da: lloydsloadinglist.com, 27 luglio 2016)

LEGISLAZIONE

SECONDO GLI SPEDIZIONIERI NELLE PRIME DUE SETTIMANE DI ATTUAZIONE I DISSERVIZI DOVUTI ALLA MASSA LORDA VERIFICATA SONO STATI "LIMITATI"

Sembra che l'assai temuta prospettiva di notevoli disservizi per il trasporto merci marittimo alla luce delle nuove regole sulla pesatura internazionale dei container con massa lorda verificata introdotte a partire dal 1° luglio non si sia materializzata nelle prime due settimane secondo la FIATA (federazione internazionale degli spedizionieri di merci), per quanto si sia verificato qualche allungamento dei tempi di viaggio.

Jens Roemer, presidente del gruppo di lavoro trasporti marittimi nell'ambito del Multimodal Transport Institute della FIATA, ha dichiarato a *Lloyd's Loading List*: "Sembra che il previsto caos per i contenitori non spediti dopo il 1° luglio non si sia materializzato e che i caricatori e gli spedizionieri stiano lavorando in modo positivo con gli emendamenti alla Convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea).

Alla FIATA non è stato riferito nessun problema di rilievo ed i consulenti del gruppo di lavoro trasporti marittimi della FIATA hanno riferito di pochi disservizi".

Continua Roemer: "Ci sono stati, naturalmente, alcune minori difficoltà iniziali perché le interfaccia e le piattaforme destinate alla massa lorda verificata elettronica spesso non erano pronte e questo ha comportato il passaggio al trasferimento manuale.

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

Le interruzioni dovute alla massa lorda 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 lorda verificata potrebbe essere il giorno prima.

“Una massa lorda 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 controspallia più elevati a causa dei limitati tempi di giacenza offerti” ha inoltre sottolineato.

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.

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 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 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”.

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 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.

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.

"Siamo davvero contenti del nostro precoce record per la conformità alla massa lorda verificata, nonché incoraggiati dal fatto che chiaramente i nostri clienti hanno risposto bene alle nostre comunicazioni circa l'imminente normativa" afferma l'amministratore delegato della MSC Philippe Lestrade.

"Si tratta di un periodo difficile per il settore e la nostra aspettativa è stata nel senso che forse potremmo vedere ovunque tassi di conformità fra il 50 e l'80% nelle prime partenze: è un superbo risultato".

Lloyd's List riferisce che sembra che l'emendamento alla SOLAS sia stato accolto con successo nella maggior parte del mondo, con pochi rapporti su disservizi di qualche rilievo causati da terminal che rifiutano di accettare i container senza massa lorda verificata.

Ma in molti casi, compresi quelli presso porti importanti come Shanghai, ciò ha inizialmente comportato che i terminal dovessero pesare da sé numeri significativi di contenitori.

E nel Regno Unito il London Container Terminal di Tilbury ha riferito che nei primi giorni di luglio solo la metà dei box consegnati al terminal sono arrivati con la massa lorda verificata a posto.

La Maersk Line la settimana scorsa ha dichiarato che è ancora troppo presto per giudicare l'impatto operativo complessivo dell'attuazione delle regole il 1° luglio, ma ha insistito sul fatto che ogni disservizio a breve termine sotto forma di ritardi o colli di bottiglia nella fase iniziale di attuazione dovrebbe avere minor peso a lungo termine rispetto ai vantaggi relativi alla sicurezza personale sia in mare che a terra.

Lars Lorenzen, responsabile del progetto Massa Lorda Verificata alla Maersk Line, afferma: "La Maersk Line ha messo in atto le regole sulla massa lorda verificata come da programma e sarà guidata dagli sviluppi del mercato e dalle limitazioni pratiche quali la solerzia o il ritardo del terminal o le modifiche delle disposizioni governative".

Lorenzen sostiene che il supporto della Maersk Line alla direttiva sulla massa lorda verificata "che prescrive la conoscenza del peso reale del contenitori – rispetto alla semplice stima del peso – incrementa la sicurezza personale in tutto il nostro settore" ha dichiarato.

"I vantaggi di una regolamentazione attuata e fatta rispettare appropriatamente potrebbero potenzialmente evitare incidenti in altre parti della filiera distributiva internazionale come il trasporto terrestre e durante il carico/scarico dei contenitori.

Un terzo potenziale vantaggio della normativa potrebbe essere costituito



dall'incremento dell'efficienza della filiera distributiva derivante dall'utilizzazione del peso preciso quando si stivano i container".

Lorenzen afferma che la Maersk ha inviato comunicazioni ai clienti attraverso molteplici canali prima della scadenza del 1° luglio allo scopo di semplificare il processo di conformità.

"Sul sito web ufficiale della Maersk Line abbiamo una sezione dedicata alla massa lorda verificata che spiega le nuove regole sulla pesatura dei contenitori con una guida dettagliata e gli stessi contenuti si possono trovare nei nostri canali di social media per raggiungere un numero maggiore di soggetti interessati" ha aggiunto.

"Abbiamo inoltre svolto una serie di workshop con i clienti in diverse località di tutto il mondo per comunicare loro i fatti relativi a tale argomento".

Lorenzen sostiene che la Maersk Line "porta avanti una politica di "nessuna massa lorda verificata, nessuna caricazione" nei paesi in cui la normativa è stata applicata completamente e lo abbiamo detto chiaramente ai nostri clienti". Aggiunge poi: "Ci sono molte variabili nazionali su come i governi ed anche i terminal hanno interpretato e di conseguenza attuato l'emendamento alla SOLAS.

Sembra che molti governi abbiano tenuto effettivamente conto delle raccomandazioni contenute nella Circolare IMO 1548 allo scopo di consentire una tranquilla implementazione.

Ci aspettiamo che l'applicazione diventi rigorosa verso il 1° ottobre, quando sarà richiesta la completa conformità".

(da: lloydsloadinglist.com, 19 luglio 2016)

STUDI E RICERCHE

ANCORA IN CALO LE TARIFFE DI TRASPORTO MARITTIMO CONTENITORI, MA I DATI PER L'AVVENIRE EVIDENZIANO UNA "TENDENZA VERSO L'ALTO"

Le tariffe a pronti relative ai container dall'Asia all'Europa scivolano per la seconda settimana consecutiva, ma rimangono a più di 700 dollari USA per TEU: un livello che i vettori non sembrano pronti ad infrangere, dato l'attuale stato "pieno" dei viaggi diretti ad ovest.

Lo SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) ha registrato un calo del 16,7% delle tariffe a pronti alla volta del Nord Europa, che sono diminuite di 156 dollari USA per la settimana sino a 776 dollari USA per TEU.

Nel contempo, le tariffe a pronti per i porti del Mediterraneo sono diminuite del 20,3%, ovvero di 193 dollari USA per TEU, sino a 758 dollari USA per TEU.

Tuttavia, secondo la ditta specialista in comparazioni nell'ambito del trasporto merci marittimo Xeneta, i dati esterni forniti da caricatori e spedizionieri operativi nelle direttrici di traffico indicano che le tariffe resteranno su una curva verso l'alto, almeno sino alla fine del mese di settembre.

La società con sede ad Oslo afferma di avere registrato sulla propria piattaforma migliaia di caricatori, spedizionieri ed operatori non operativi con navi, i quali forniscono dati sulle tariffe a pronti, a breve termine e contrattuali.

L'amministratore delegato Patrick Berglund sottolinea che sia le tariffe a breve termine che quelle contrattuali sono in risalita.

"Il mercato è chiaramente in tendenza verso l'alto" ha dichiarato nel contesto della pubblicazione della Xeneta sulle tariffe del secondo trimestre e sulle prospettive del terzo trimestre.

Alcuni vettori attivi sulla rotta in questione hanno recentemente annunciato un'altra caterva di GRIs (incrementi tariffari generali) per il 1° agosto, mentre altri incrementeranno le proprie tariffe FAK (nolo unico per le merci di tutti i tipi) per la stessa data.

Ai sensi di un accordo raggiunto con la Commissione Europea ai primi di luglio, a partire dal 7 dicembre prossimo i vettori non potranno più attuare i GRIs;

invece, se lo sceglieranno, le linee di navigazione potranno pubblicare tariffe massime di nolo tutto compreso relative alla rotta.

Gli annunci di FAK – che devono includere la tariffa di base, gli addebiti per il bunker, gli addebiti per la sicurezza, gli oneri di movimentazione terminalistica e i sovrapprezzi per l’alta stagione – non devono essere fatti più di 31 giorni in anticipo e devono essere considerati come prezzi massimi per il periodo di validità dichiarato.

Tuttavia, i vettori sono, naturalmente, ancora liberi di offrire tariffe inferiori ai caricatori.

Recentemente, la Maersk Line e la China Cosco Shipping hanno seguito la Hapag-Lloyd nell’annunciare incrementi FAK anziché GRIs, prima del termine di scadenza di dicembre.

Nel contempo, l’ESC (European Shippers’ Council) si è lamentato del fatto che, sebbene il nuovo modello di FAK possa apportare maggiore trasparenza, “non risolve il problema della fissazione dei prezzi”.

L’ESC lamenta che l’uso dei FAKs “consente ancora agli operatori marittimi di linea di collaudare la loro nuova politica dei prezzi senza incorrere nel rischio di perdere clienti”.



Altrove, le tariffe a pronti sui traffici transpacifici sono salite a metà luglio e lo SCFI ha registrato un picco del 20% nei viaggi diretti alla costa occidentale degli Stati Uniti, sino a 1.421 dollari USA per un 40 piedi, ed un più modesto incremento dell’8,3% per i traffici diretti ai porti della costa orientale USA, portando la tariffa a pronti sino a 1.871 dollari USA per un 40 piedi.

Tuttavia, il mattatore dello SCFI continua ad essere la rotta Asia-costa orientale del Sud America, in cui le tariffe a pronti sono balzate verso l’alto di altri 335 dollari USA per TEU sino ad un incredibile 2.626 dollari USA per TEU a metà luglio.

Si tratta di una ripresa impressionante per un traffico in cui le tariffe a pronti per i contenitori erano inferiori a 300 dollari USA per TEU sei mesi fa, prima che i vettori decidessero di effettuare una serie tagli radicali alla capacità sulla rotta in questione.

(da: theloadstar.co.uk, 15 luglio 2016)

REEFER

APL E YUSEN SI RIVOLGONO ALL'ALTA TECNOLOGIA PER PUNTARE ALLA CRESCITA NEI TRAFFICI REFRIGERATI GIAPPONESI

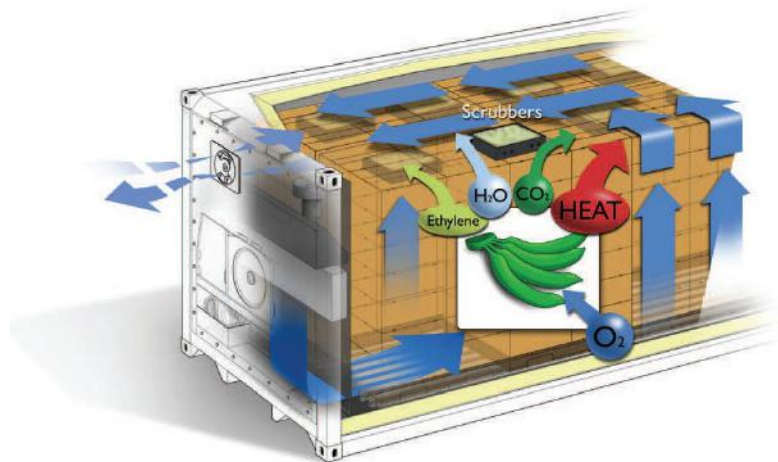
La crescente popolarità dei prodotti freschi giapponesi in tutta l'Asia sta creando nuove opportunità per il trasporto marittimo refrigerato, mentre un'iniziativa di origine governativa per incrementare le esportazioni via mare potrebbe apportare una minaccia al dominio del trasporto merci aereo.

Il vettore marittimo APL, recentemente acquisito dalla CMA CGM, ha dichiarato a *The Coolstar* che la globalizzazione della cultura del cibo giapponese ha aiutato le esportazioni di prodotti freschi a guadagnare popolarità presso i sempre più agiati consumatori asiatici.

"Il prodotto giapponese è allettante per molti consumatori asiatici per la sua buona qualità, il gusto squisito e l'eccellente presentazione" afferma Fujita Yasuhiro, responsabile commerciale della APL Japan.

Aggiunge poi: "Un numero maggiore di consumatori asiatici è divenuto consapevole del prodotto fresco giapponese dal momento che gli esportatori giapponesi di prodotti alimentari hanno incrementando le attività di marketing dei loro prodotti nei mercati esteri.

Questo fenomeno è coerente con il piano del governo giapponese di raddoppiare le esportazioni di prodotti alimentari ed agricoli entro il 2020".



In risposta ad esso, la APL ha recentemente ampliato i propri servizi reefer in Giappone allo scopo di supportare gli esportatori che cercano di esplorare mercati quali Hong Kong, Indonesia, Taiwan, Thailandia, Singapore e Vietnam.

Le attuali esportazioni comprendono fragole, pesche, uva e ortaggi a foglia.

Il vettore, che ha stabilmente incrementato il proprio impiego di contenitori reefer da 40 piedi, ha inoltre rafforzato il proprio supporto tecnico in Giappone, offrendo soluzioni refrigerate su misura basate sulle richieste dei caricatori, sui protocolli d'importazione e sulle caratteristiche uniche di tutti i carichi deperibili.

La tecnologia reefer per la regolazione dell'atmosfera della APL, denominata SMARTcare+, consente di conservare la qualità e la durata del prodotto fresco sulla lunga distanza e durata più di quanto fosse possibile in precedenza, in alcuni casi triplicando la vita dopo il raccolto di certi prodotti deperibili rispetto ai metodi convenzionali.

Secondo Yasuhiro, questa tecnologia assicura nuove opzioni logistiche ad esportatori che tradizionalmente si limitavano al trasporto merci aereo.

“Anche se il trasporto merci aereo è più veloce, gli esportatori giapponesi che devono spedire grossi quantitativi di deperibili scopriranno che il trasporto merci marittimo con le giuste soluzioni reefer rappresenta un'opzione più economica e pratica” ha dichiarato.

Ad esempio, afferma Yasuhiro, la APL ha spedito con successo fragole ed ortaggi a foglia di prima qualità da Hakata a Hong Kong a marzo, e l'applicazione della tecnologia ad atmosfera controllata “ha consentito a questa frutta e verdura di raggiungere Hong Kong nelle condizioni originali per una frazione del prezzo del trasporto merci aereo”.

In seguito all'acquisizione da parte della CMA CGM, a detta di Yasuhiro la APL avrà accesso ad una flotta reefer di 315.000 TEU e continuerà ad operare quale marchio indipendente.

La APL attualmente offre solo servizi di contenitori a carico completo ad esportatori su larga scala.

Tuttavia, due importanti imprese logistiche giapponesi, la Nippon Express e la Yusen Logistics, si stanno coalizzando per offrire spedizioni reefer di contenitori a carico parziale a commercianti minori.

L'associazione fra imprese inizierà con un servizio regolare da Nagoya al porto taiwanese di Keelung.

La Yusen Logistics partecipa inoltre ad un programma governativo finalizzato a dare impulso alle esportazioni di prodotti freschi mediante l'aumento dei servizi di trasporto marittimo refrigerato in luogo di quelli per via aerea.

Secondo la *Nikkei Asian Review*, la Yusen, unitamente al ministero dell'agricoltura, foreste e pesca, ed alla federazione nazionale delle associazioni cooperative agricole, nota come Zen-noh, ha in programma l'incremento delle

spedizioni refrigerate di fragole ed uva, iniziando con un viaggio di prova alla volta della Malaysia.

Nel tentativo di ridurre i costi del trasporto di qualcosa come il 10% rispetto a quello che attualmente si spende utilizzando il trasporto merci aereo, il ministero ha in programma di far aumentare la percentuale delle fragole e dell'uva spedite in esportazione via mare dall'appena 0,1% e 26% a, rispettivamente, il 20% e 50%.

(da: theloadstar.co.uk, 21 luglio 2016)

SICUREZZA E PROTEZIONE

LA TECNOLOGIA APPLICATA ALLE RADIAZIONI: SICUREZZA PER I PORTI GLOBALI?

La Passport Systems Inc afferma di avere sviluppato una tecnologia finalizzata alla scoperta delle radiazioni in grado di aiutare i porti marittimi nazionali ed esteri di tutto il mondo a sventare i tentativi dei terroristi nucleari di trasportare materiali radioattivi.

Il dr. Robert Ledoux, presidente, amministratore delegato e direttore della Passport Systems Inc ha offerto rassicurazioni ai legislatori preoccupati di sapere se sia disponibile una tecnologia per la scansione dei carichi efficace ed efficiente.

Afferma Ledoux: "In occasione dell'udienza, i membri della sottocommissione hanno citato la necessità di una tecnologia che possa scoprire con precisione le minacce nucleari ed il contrabbando senza rallentare in modo significativo il processo del trasporto marittimo.

Noi abbiamo sviluppato quella tecnologia ed essa viene già impiegata nel porto di Boston.

È pronta per essere impiegata in altri porti negli Stati Uniti ed a livello internazionale.

Il nostro scanner dei carichi SmartScan 3D è in grado di proteggere la gente e le proprietà da bombe sporche ed altre minacce nucleari".

Il dr. Ledoux afferma che il sistema SmartScan 3D identifica automaticamente ogni materia radioattiva, compresi gli "attinoidi" che possono segnalare un'arma di distruzione di massa o speciali materie nucleari di contrabbando dopo che la merce è stata scaricata sul mezzo di trasporto.

Le ispezioni al carico non invasive servono inoltre a scoprire esplosivi e prodotti di contrabbando quali gli stupefacenti, il tabacco e le armi da fuoco: una preoccupazione in aumento, questa, fra i professionisti della sicurezza ed i legislatori.

La necessità di tale tecnologia è stata al centro dell'attenzione di un'udienza congiunta alla quale hanno partecipato il 7 luglio scorso la sottocommissione della Guardia Costiera sui trasporti e le infrastrutture nazionali e la

Sottocommissione della sicurezza delle frontiere e marittima della Homeland Security.

Nel corso dell'udienza, i funzionari hanno ripetutamente testimoniato che "restano lacune" nel mettere in sicurezza le materie nucleari e radioattive in tutto il mondo malgrado i progressi degli ultimi 20 anni e hanno riconosciuto le difficoltà che gli Stati Uniti devono affrontare nel proteggere i propri porti dai materiali di contrabbando.

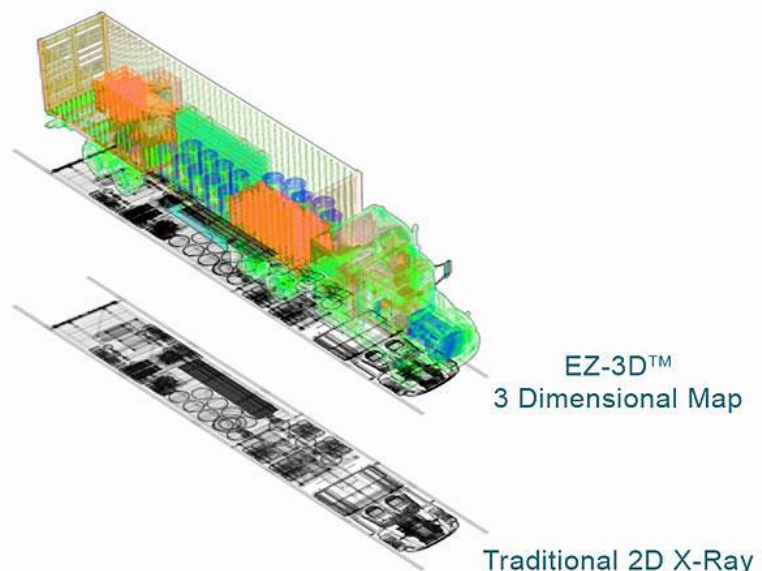
Jennifer Grover, direttrice delle questioni di sicurezza e giustizia nazionali presso il Government Accounting Office, ha dichiarato che "con circa 12 milioni di spedizioni di merci in arrivo ogni anno negli Stati Uniti, gli scali marittimi statunitensi in effetti restano vulnerabili al contrabbando.

La CBP (U.S. Customs and Border Protection) ha stabilito che non dispone delle risorse per esaminare ogni spedizione.

Pertanto quello che sta facendo consiste nel contrastare la minaccia del contrabbando mediante l'identificazione e l'esame delle spedizioni a rischio.

Peraltro, far sì che questo approccio funzioni in modo appropriato è in effetti ancora un lavoro in corso d'opera".

La Passport si appresta a svelare lo SmartScan per la prima volta nella sua struttura presso l'Autorità Portuale del Massachusetts, al Conley Container Terminal del porto di Boston.



Com'è stato evidenziato nel corso dell'udienza della sottocommissione, presso la maggior parte dei porti oggi è in uso un processo di scansione a raggi X limitato.

Gli oggetti densi o spessi, che potrebbero nascondere minacce nucleari od oggetti di contrabbando, richiedono che singole persone aprano i container ed ispezionino gli oggetti a mano; questo rallenta di ore il processo di spedizione ed inoltre tale procedura potrebbe essere pericolosa per gli ispettori.

Al contrario, lo SmartScan non richiede che i contenitori vengano aperti.

La tecnologia in questione scansiona il contenitore, fornisce una mappa tridimensionale del carico ed invia un allarme per contrassegnare un carico sospetto.

Nel giro di pochi minuti, essa determina se è presente un attinide e se si tratta di una bomba.

Lo SmartScan funziona per mezzo di camion che partono dal porto mentre il carico viene trasportato attraverso un tunnel di una cinquantina di metri.

Il carico viene ispezionato utilizzando raggi X ad alta risoluzione ed altri metodi passivi per la scoperta di radiazioni con tecnologie brevettate.

Vengono generate immagini tridimensionali basate sull'effettivo numero atomico e sulla densità poiché il sistema misura segnali fotonici per determinare le anomalie, quali esplosivi o materiali radioattivi.

Una ulteriore tecnologia determina se sono presenti speciali materiali nucleari.

Nel corso dell'udienza, Wayne Breasure, direttore pro tempore della DNDO, ha evidenziato che la DNDO sta sviluppando e valutando tecnologie emergenti per scoprire i materiali schermati, liberando nel contempo i trasporti innocui a terra e nei porti marittimi.

"Una di tali iniziative è costituita da un progetto con l'Autorità Portuale del Massachusetts, il consiglio e la divisione sicurezza marittima della DHS Science and Technology ed il ministero dell'interno del Regno Unito finalizzato a sviluppare e valutare la prossima generazione di attrezzature non invasive per le ispezioni" ha testimoniato Breasure.

"La tecnologia sarà valutata nel porto di Boston l'anno prossimo e, se avrà successo, illustrerà un sistema integrato della prossima generazione in grado di scoprire sia materiali nucleari che di contrabbando".

Conclude Ledoux: "L'America ha bisogno di essere sicura che i governi esteri stiano adottando l'equipaggiamento di scansione più completo fra quelli disponibili" afferma.

"Stiamo lavorando per far sì che lo SmartScan venga installato nei porti di tutto il mondo.

Ciò renderebbe più sicuro il nostro paese".

La Passport Systems è stata costituita per sviluppare e commercializzare nuove tecnologie finalizzate ad occuparsi delle minacce che il mondo deve affrontare all'indomani degli attacchi terroristici dell'11 settembre.

Fondata da un gruppo di tecnologi del MIT ed imprenditori, la Passport Systems ha sviluppato le linee di prodotti all'avanguardia: lo SmartScan 3D Automated Cargo Inspection System, basato sulla tecnologia di risonanza della fluorescenza nucleare e lo SmartShield Networked Radiation Detection System, che utilizza avanzati algoritmi di fusione dei dati.

(da: porttechnology.org, 22 luglio 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.