Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

15 Novembre 2016

Link road, rail, sea!

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

ANNO XXXIV
Numero del 15 novembre 2016

PORTI

BARCELLONA VARA UN'AMBIZIOSA STRATEGIA AMBIENTALE ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA OCEAN ALLIANCE SVELA I PIANI RELATIVI ALLA PIÙ GRANDE
RETE CONTAINERIZZATA DEL MONDO ..... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SBB CARGO RISTRUTTURA I TRAFFICI A CARRO SINGOLO ..... " 8

TRASPORTO STRADALE

LA SOCIETÀ DI AUTOTRASPORTO SENZA AUTISTA DELLA UBER HA COMPLETATO
LA SUA PRIMA SPEDIZIONE: 50.000 LATTINE DI BUDWEISER ..... " 10

TRASPORTO INTERMODALE

PARTENARIATO AMBIENTALE CON LA HAPAG-LLOYD ELIMINA 130.000 TONNELLATE DI CO_2 " 13

TRASPORTI ED AMBIENTE

RABBIA PER IL "TRADIMENTO" DELL'IMO CHE RINVIA DI SETTE ANNI
L'APPLICAZIONE DEI TAGLI ALLE EMISSIONI DI CO_2 ..... " 16

INDUSTRIA

DEMOLIZIONI RECORD PER LE PORTACONTAINER: SUPERATI I 500.000 TEU ..... " 19

LOGISTICA

LE ATTIVITÀ DI FUSIONE ED ACQUISIZIONE NELLA LOGISTICA
TRAINANO LA CONCLUSIONE DI ACCORDI A LIVELLO GLOBALE ..... " 21

STUDI E RICERCHE

AGGIORNARE LE PORTACONTAINER: DOV'È IL RISPARMIO ..... " 24

REEFER

SPUNTI DI RIFLESSIONE: 5 PRIMARI RISCHI STRATEGICI PER IL SETTORE REEFER ..... Pag. 26

IN CALENDARIO ..... " 31

15 novembre 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

BARCELLONA VARA UN'AMBIZIOSA STRATEGIA AMBIENTALE

Il Porto di Barcellona in Spagna ha varato una nuova iniziativa finalizzata a migliorare la qualità dell'aria attraverso 25 azioni fra le quali ci sono la promozione del gas naturale liquido quale carburante alternativo e l'offerta di sconti alle navi più pulite.

Il "Piano per il Miglioramento della Qualità dell'Aria" comprende progetti per supportare l'uso del gas naturale liquido per alimentare le navi, i macchinari terminalistici ed i camion e per fornire al porto nuove infrastrutture che mirano ad agevolare il rifornimento di gas naturale liquido alle navi.

Il porto si accinge ad effettuare collaudi per convertire due carrelli a cavaliere utilizzati nelle strutture containerizzate dal diesel al gas naturale liquido allo scopo di analizzare le loro prestazioni, la loro efficienza ed il loro livello di emissioni.

Secondo il porto, il progetto pilota sarà portato avanti presso le infrastrutture BEST (Barcelona Europe South Terminal) della Hutchison e APMT (APM Terminals) ex TCB; le flotte di carrelli a cavaliere presso entrambi i terminal saranno gradualmente rimpiazzate se i risultati dovessero essere soddisfacenti.

Fra gli altri progetti vi sono l'installazione di un braccio di caricamento criogenico flessibile presso il terminal Enagás per la fornitura di gas naturale liquido ad una chiatta ed a piccole barche nonché l'adattamento di una chiatta per la fornitura di gas naturale liquido a navi più grandi.

"L'uso del gas naturale liquido riduce le emissioni dei NO_x (ossidi di azoto) dell'80% e annulla le emissioni di particolati e di anidride solforosa.

Inoltre, la nuova normativa sulle emissioni di gas serra è sempre più rigorosa ed il settore marittimo sta passando al gas naturale liquido per l'alimentazione

di un numero sempre maggiore di navi che entreranno in servizio negli anni a venire" si legge in una dichiarazione del Porto.

"Entrambe le iniziative sono in corso e ricevono finanziamenti dall'Unione Europea, dal momento che fanno parte di un progetto denominato CORE LNGas gestito dall'Unione Europea".

Nel contesto dell'iniziativa ambientale, il porto chiederà al governo spagnolo di modificare la legge sui porti allo scopo di attuare sconti ambientali fino al 40% per le navi, un incremento notevole rispetto allo sconto massimo del 5% attualmente consentito.

José Alberto Carbonell, direttore generale del porto, ha dichiarato: "Lo sconto applicato agli oneri portuali è uno strumento molto importante, dal momento che si tratta di un mezzo fondamentale per apportare modifiche alle navi".

Come aggiunge Carbonell, la proposta di modifiche alle regole attuali consentirebbe al porto di assicurare sconti ambientali allo stesso livello di quelli offerti dai porti nordeuropei come Rotterdam, Amburgo ed Anversa.

Gli altri progetti da mettere in atto nell'ambito del piano ambientale del porto comprendono la graduale sostituzione dell'intera flotta di veicoli del porto con unità elettriche ed il porto punta a disporre di una flotta elettrica al 100% entro il 2020.

Il porto sta inoltre programmando di introdurre infrastrutture elettriche di connessione nelle aree di parcheggio, nei parcheggi destinati alle automobili e negli spazi pubblici della sua zona commerciale.

(da: container-mag.com, 4 novembre 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

LA OCEAN ALLIANCE SVELA I PIANI RELATIVI ALLA PIÙ GRANDE RETE CONTAINERIZZATA DEL MONDO

I membri della Ocean Alliance hanno svelato il 3 novembre la proposta di una rete che a suo dire sarà "la più grande alleanza di trasporto marittimo del mondo" che dovrebbe diventare operativa ad aprile con una flotta di circa 350 navi e con quasi 3,5 milioni di TEU di capacità complessiva.

I quattro partner - CMA CGM, COSCO Container Lines, Evergreen Line e OOCL (Orient Overseas Container Line) – condivideranno la propria capacità su diverse rotte, effettuando assieme 40 servizi nei traffici est-ovest con circa 100 porti di scalo e quasi 500 coppie di porti nella propria rete cosiddetta "Day One".

"La sottoscrizione dell'accordo relativo al prodotto Day One segna un importante passo in avanti proprio a dimostrazione di quanto siamo impegnati nello sviluppo dei prodotti più competitivi per il mercato, nonché dell'alto livello di sinergia e fiducia che condividiamo nel partenariato" hanno affermato i vettori che partecipano all'alleanza in una dichiarazione congiunta rilasciata il 3 novembre.

Prima del suddetto annuncio della rete, la ditta di analisi in materia di trasporto marittimo containerizzato Alphaliner ha dichiarato che la proposta Ocean Alliance supererebbe l'accordo di condivisione di navi 2M fra Maersk e Mediterranean Shipping Co in due delle maggiori direttrici di traffico mondiali, l'Asia-Europa e l'Asia-Nord America.

Secondo Alphaliner, nei traffici Asia-Europa, la Ocean Alliance avrebbe un leggero vantaggio in termini di capacità, con una quota di mercato del 34,5%, rispetto al 33,4% della 2M.

A detta di *Lloyd's List*, Alphaliner peraltro stima che la Ocean Alliance avrà una quota di mercato nei traffici Asia-Nord America di quasi il 39% in termini di capacità impiegata, rispetto ad appena poco meno del 16% della 2M ed al 45,5% degli altri partecipanti.

L'alleanza afferma che si "conformerà ai requisiti delle filiere distributive globali" assicurando nel contempo più elevate frequenze di partenza, tempi di viaggio migliori ed una maggiore copertura in termini di circuiti, porti di scalo e coppie portuali.

Per quanto attiene la ricerca delle necessarie approvazioni dell'alleanza da parte delle autorità internazionali per la concorrenza, i membri hanno dichiarato di avere registrato l'Accordo Quadro (Accordo di Alleanza) presso il Ministero dei Trasporti della Repubblica Popolare Cinese e che la Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti ed il Ministero del Mare e della Pesca della Corea del Sud hanno già concesso la propria approvazione.

L'alleanza ha anche completato la propria revisione dell'autovalutazione di conformità per l'Unione Europea, annunciando di essere "soddisfatta che il proprio accordo ed i servizi siano conformi ai requisiti disposti dalla normativa europea, in seguito al soddisfacente completamente di una autovalutazione delle proprie attività ai sensi delle regole sulla concorrenza dell'Unione Europa ed alle discussioni con la Commissione Europea".

Ha poi aggiunto: "Successivamente, la Ocean Alliance continuerà a lavorare a stretto contatto con tutte le autorità al fine di assicurare la piena conformità alla normativa ed ai regolamenti applicabili e di conseguire le necessarie approvazioni normative affinché la Ocean Alliance inizi le operazioni a partire dal 1° aprile 2017".

Quale maggiore contribuente alla Ocean Alliance, il gruppo CMA CGM impiegherà 119 navi con una quota di capacità del 35%.

Rodolphe Saadé, vicepresidente del gruppo CMA CGM, commenta: "La Ocean Alliance è il maggiore accordo operativo mai stipulato fra compagnie di navigazione.

Con oltre 40 servizi marittimi, condivideremo la nostra flotta con le più grandi compagnie di navigazione asiatiche.

Questa nuova offerta è una pietra miliare della nostra strategia dal momento che essa rafforza la nostra competitività e consolida la nostra posizione quale soggetto fondamentale nel settore del trasporto marittimo.

Mediante l'offerta di più porti e più scali diretti, così come di migliori tempi di viaggio, forniremo ai nostri clienti servizi di qualità senza pari".

Riguardo ai singoli traffici serviti dall'alleanza, la CMA CGM ha detto che i traffici transpacifici disporranno di 20 circuiti, 145 scali settimanali e 52 porti,

assicurando "la più esaustiva copertura di mercato e consistenza geografica per circuito, con tempi di viaggio ottimizzati per i principali mercati".

La CMA CGM sarà il principale protagonista con i suoi marchi CMA CGM ed APL.

In relazione ai traffici Asia-Nord Europa, l'alleanza effettuerà operazioni con 6 circuiti, 79 scali settimanali e 31 porti e la CMA CGM afferma che i clienti trarranno vantaggio da una migliore frequenza e dall'aumento della copertura.

Nei traffici transatlantici, effettuerà operazioni con 3 circuiti, 34 scali settimanali e 21 porti, compresa "una esaustiva copertura dell'Europa settentrionale, con servizi diretti da tutti i paesi del Mediterraneo occidentale, un'estesa soluzione intermodale messicana e un collegamento alla volta del Mediterraneo orientale, dell'Adriatico, del Mar Nero e del Nord Africa attraverso lo hub di Malta".

Per quanto attiene i traffici Asia-Mediterraneo, effettuerà operazioni con 4 circuiti, 67 scali settimanali e 33 porti, con i clienti che trarranno vantaggio da "collegamenti senza soluzione di continuità con tutti i porti sussidiari del Mediterraneo mediante un'estesa rete di raccordo che consente collegamenti con 4 circuiti nello hub dedicato della CMA CGM di Singapore e la copertura del Nord Africa con 13 feeder e 15 scali settimanali".

Nei traffici Asia-Mar Rosso, effettuerà operazioni con 2 circuiti, 21 scali settimanali e 12 porti.

Per finire, nei traffici Asia-Medio Oriente, effettuerà operazioni con 5 circuiti, 55 scali settimanali e 25 porti.

Dichiara la CMA CGM: "Ci saranno una piena copertura ed i migliori tempi di viaggio del mercato con scali diretti in Corea, in Cina, a Taiwan ed in più porti del sud-est asiatico.

Ci saranno scali diretti nel Golfo medio-orientale al servizio di 8 paesi e fornendo l'accesso ad una estesa rete di raccordo che assicura collegamenti senza problemi".

Secondo la CMA CGM, le rotazioni di servizio inerenti al prodotto "Day One" sono quelle riscontrabili consultando il sito:

http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Ocean-Alliance-unveils-plans-for-world's-largest-container-network/67916.htm#.WBxNOV9d670

(da: lloydsloadinglist.com, 3 novembre 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SBB CARGO RISTRUTTURA I TRAFFICI A CARRO SINGOLO

La SBB Cargo, società controllata specialista in trasporto merci delle Ferrovie Federali Svizzere, ha in programma l'introduzione di un orario sincronizzato per il proprio settore di traffici a carro singolo in occasione del cambio dell'orario l'11 dicembre prossimo, con l'aumento sino a tre turni giornalieri (al posto di uno) presso i propri principali piazzali di smistamento.

I clienti saranno in grado di prenotare slot per la raccolta e la consegna in dati momenti e località.

L'intento è quello di ammodernare le proprie operazioni a carro singolo per stare al passo con le attuali pratiche del mercato della logistica.

Con il nuovo programma, le operazioni di movimentazione saranno diffuse su 24 ore anziché nelle sole ore notturne ed ai clienti sarà offerta la possibilità di un numero maggiore di servizi espressi notturni.

L'orario è stato progettato per avere un impatto minimo sui traffici passeggeri nelle ore di punta al mattino ed alla sera.

Collegamenti regolari saranno effettuati fra i principali piazzali di smistamento di Limmattal, Losanna Triage, Basilea, Buchs e Chiasso.

Il nuovo programma è stato elaborato nel corso degli ultimi due anni in collaborazione con importanti clienti che comprendono la società produttrice di cemento Holcim, la birreria Feldschlösschen e la società di autotrasporto Planzer.

Al momento la SBB Cargo è il leader del mercato per tutte le operazioni di trasporto ferro-stradali in Svizzera, rappresentandone il 25% e trasportando una media di 205.000 tonnellate al giorno.

Così come la possibilità di offrire servizi migliori, la SBB Cargo si aspetta di migliorare l'efficienza operativa del materiale rotabile e di ridurre il numero dei macchinisti necessari.

Questo a sua volta contribuirà a ridurre la spesa: la SBB Cargo lo scorso anno ha fatto registrare una perdita di 22 milioni di franchi svizzeri in conseguenza della debolezza dell'euro, ma l'amministratore delegato Nicholas Perrin confida che le cifre saranno migliori quest'anno.

"Stiamo affrontando il più grande cambiamento dell'orario nella storia della società" afferma Perrin.

"La ferrovia in questo momento è relativamente immobile, ma le cose stanno cambiando con l'introduzione di innovazioni quali le informazioni patrimoniali, i congegni mobili, l'automazione nei piazzali di smistamento, i test di frenatura automatici, le previsioni sulla manutenzione, l'aggancio automatico e la tecnologia lungo il percorso.

Stiamo lavorando su tutti questi aspetti".

(da: railjournal.com, 31 ottobre 2016)

TRASPORTO STRADALE

LA SOCIETÀ DI AUTOTRASPORTO SENZA AUTISTA DELLA UBER HA COMPLETATO LA SUA PRIMA SPEDIZIONE: 50.000 LATTINE DI BUDWEISER

Nelle prime ore del mattino del 20 ottobre scorso, un autoarticolato a 18 ruote si è spinto fino a Colorado Springs, nel Colorado (USA), trasportando 50.000 lattine ghiacciate di birra Budweiser.

Normalmente, questo non sarebbe un avvenimento degno di nota, ma questo camion si guidava da solo, segnando così la prima volta che un carico commerciale è stato spedito su un veicolo senza autista.

Il viaggio è iniziato 120 miglia prima presso un'infrastruttura della Anheuser-Busch a Loveland, in Colorado.

Il camion – un autoarticolato Volvo dotato di telecamere e sensori – era uno dei cinque appartenenti alla Otto, una società con sede a San Francisco che utilizza camion autoguidati acquistati dalla Uber ad agosto.

Un autista umano ha guidato fino alla stazione di pesa a Fort Collins.

Da lì, ha viaggiato per 100 miglia senza intervento umano fino a Colorado Springs, mentre l'autista monitorava il viaggio durato due ore dalla cuccetta.

Ma una volta entrato in città, l'autista ha ripreso il controllo del mezzo.

"Nel corso di questo fine settimana a Colorado Springs c'è stata gente che ha bevuto una Budweiser consegnata da un camion senza autista" ha detto a *The Verge* James Sembrot, direttore senior della strategia logistica alla Anheuser-Busch.

"È stata un'ottima cosa".

(Le lattine poi recavano una scritta che diceva: "La prima consegna da parte di un camion senza autista").

I responsabili dei trasporti del Colorado sono stati messi al corrente della spedizione e hanno contribuito a programmare il percorso, afferma Lior Ron, cofondatore della Otto.

Un veicolo della polizia del Colorado ha seguito distanza il camion carico di birra per monitorare il viaggio.

Il camion ha mantenuto una velocità media di 55 miglia all'ora per tutto il viaggio.

Secondo Ron, il poliziotto statale che ha seguito il camion ha detto che è stato "bellissimo" vedere un camion restare in sicurezza nella propria corsia per la maggio parte del percorso.

La Anheuser-Busch si è messa in contatto con la Otto subito dopo il varo della società a gennaio.

La Otto ha iniziato con 40 dipendenti, la maggior parte dei quali provenienti da società come Google, Apple, Tesla e Cruise Automation, con l'obiettivo di trasformare i camion commerciali in unità di trasporto merci senza autista.

Ron, un ingegnere nato in Israele, è stato il responsabile del prodotto per Google Maps per cinque anni, mentre il suo socio Anthony Levandowski proveniva dal gruppo di lavoro per le auto senza guidatore della Google.

Poi ad agosto la Otto è stata acquisita dal gigante delle corse a chiamata Uber per – si dice – 680 milioni di dollari USA.

Il momento scelto non è stato una coincidenza: la Uber era nel bel mezzo della preparazione per il lancio del proprio esperimento dall'alta posta in gioco di autoguida a Pittsburgh.

Nell'ambito dell'accordo, Levandowski ha assunto il comando del gruppo di lavoro per l'autoguida di Uber, mentre Ron ha continuato a gestire la Otto con l'obiettivo di lanciare il servizio di autoguida "Uber Freight" nei mesi a venire.

Ron afferma che anche se l'amministratore delegato della Uber Travis Kalanick era "consapevole ed entusiasta" delle prima spedizione della Otto, la società di corse a chiamata non è stata coinvolta nella logistica.

"Siamo del tutto indipendenti qui alla Otto" ha aggiunto.

Invece di costruire in proprio i camion, la Otto progetta serie di hardware per i modelli di camion esistenti.

Il camion che ha portato a termine la consegna di birra era equipaggiato con questa dotazione: due telecamere per l'individuazione della corsia, un sensore LIDAR per creare un ambiente 3D, due sensori radar anteriori per l'individuazione degli ostacoli e degli altri veicoli sulla strada ed un sensore GPS per contribuire alla localizzazione del camion.

La Otto inoltre ha tracciato la mappa del percorso guidando uno dei suoi camion non equipaggiati su e giù per la Interstate 25 prima della consegna.

Ron ha dichiarato che la missione della Otto è quella di rendere più sicuro il settore dell'autotrasporto.

"Il novanta per cento degli incidenti mortali è causato da errori umani" sottolinea.

I camion senza autista potrebbero altresì comportare una diminuzione dei premi assicurativi ed una migliore efficienza del carburante mediante l'eliminazione delle accelerazioni inutili.

E anche se la legge al momento prescrive che un essere umano sia presente nel camion, Ron afferma che la tecnologia della Otto consentirà ai camionisti di dormire nel corso delle consegne su lunghe distanze.

E l'obiettivo finale, naturalmente, è quello di eliminare del tutto l'autista: un'eventualità che secondo lui sicuramente renderà felici i fornitori così come spaventerà i camionisti ed i sindacati.

"Intendiamo davvero andare fino in fondo: più tipologie di autostrade, più condizioni meteorologiche, più modelli di traffico ed ovviamente più partenariati in futuro" sostiene Ron.

Ron è anche intenzionato a celebrare il successo della prima spedizione, ma non ha voluto dire se sarà con una lattina fresca di Budweiser o di qualche altra birra meno pregiata.

(da: theloadstar.co.uk/theverge.com, 27 ottobre 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

PARTENARIATO AMBIENTALE CON LA HAPAG-LLOYD ELIMINA 130.000 TONNELLATE DI CO_2

Quello che era partito nel 2006 come un progetto pilota congiunto relativo ad una filiera distributiva verde dalla Svezia alla Cina è nel frattempo divenuto un partenariato strategico nel campo della protezione del clima nei mari.

Il fornitore di trasporti e logistica DB Schenker e la compagnia di navigazione Hapag-Lloyd possono vantare risalendo nel tempo dieci anni di serrata cooperazione che ha reso un significativo contributo alla riduzione dell'anidride carbonica.

Nel corso dell'ultimo decennio, sono riusciti a ridurre le emissioni di carbonio di 130.000 tonnellate.

"Quali fornitori di servizi logistici, abbiamo una speciale responsabilità quando si tratta di pianificare ed effettuare i nostri trasporti ad alto tasso di emissioni.

Il trasporto merci marittimo rappresenta il 22 per cento delle emissioni di carbonio dirette ed indirette della DB Schenker.

Di conseguenza, abbiamo sempre attribuito grande importanza alla ricerca delle opportunità di protezione ambientale assieme alle compagnie di navigazione al fine di conseguire i nostri obiettivi di protezione del clima" afferma Andrea Dorothea Schön, responsabile della protezione del clima e del controllo della CO_2 alla DB Schenker.

Grazie agli obblighi autoimposti, sarà possibile ridurre le emissioni di gas dannosi per ogni contenitore trasportato dalla DB Schenker sino al 23% rispetto al 2014 per contenitori standard entro l'anno 2020.

I partner hanno in primo luogo stipulato obiettivi di protezione del clima come obbligo contrattuale nel 2015.

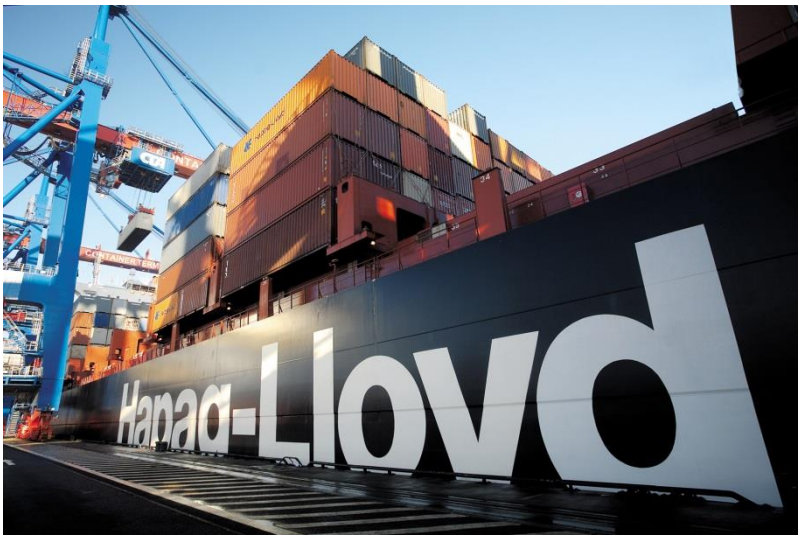
La compagnia di navigazione di Amburgo si è impegnata a ridurre di approssimativamente ulteriori 20.000 tonnellate le emissioni di anidride carbonica derivanti dai container trasportati dalla DB Schenker da qui al 2020.

"Possiamo conseguire tali obiettivi viaggiando a velocità che riducano il consumo di carburante.

Le nostre navi non solo hanno ottimizzato gli scafi, ma dispongono anche di sistemi di propulsione efficienti e motori allo stato dell'arte" afferma Erika Sagert, responsabile della sostenibilità e protezione ambientale alla Hapag-Lloyd.

La navigazione proattiva e dipendente dalle condizioni del tempo e l'ottimizzazione della rotta svolgono un ruolo chiave nella minimizzazione del consumo di carburante nel corso del viaggio.

La DB Schenker ha progettato i primi prodotti sensibili al clima per i propri clienti in collaborazione con la Hapag-Lloyd già nel 2006.



A quel tempo, la Hapag-Lloyd stava già utilizzando navi con limitazioni alla velocità sulla rotta marittima dalla Svezia alla Cina.

La riduzione totale dell'anidride carbonica potrebbe essere conseguita perché la compagnia di navigazione è stata una delle prime ad avere un metodo di calcolo che è stato riconosciuto dal Clean Cargo Working Group.

Due anni dopo, grazie agli specifici dati forniti dalla Hapag-Lloyd, la DB Schenker è stata in grado di calcolare la prima impronta marina di carbonio vincolante per determinate rotte di trasporto marittimo.

Una ulteriore pietra miliare nella collaborazione fra le due società è stata la presentazione del calcolatore di emissioni EcoTransIT World.

Nel 2010, in collaborazione con ulteriori partner, la Hapag-Lloyd e la DB Schenker hanno sviluppato uno strumento per il calcolo trasparente ed esatto dell'impatto ambientale delle filiere di trasporto nelle rotte di tutto il mondo.

Lo strumento è tuttora uno standard generalmente accettato per il calcolo affidabile del consumo di energia e l'emissione di CO_2 e di altri gas nocivi per ogni dato trasporto di merci.

"Importanti compagnie di navigazione come la Hapag-Lloyd hanno svolto un ruolo di rilievo nel migliorare la nostra impronta di carbonio, non da ultimo grazie alla trasparente relazione delle riduzioni delle emissioni.

Una relazione d'affari riuscita e duratura dev'essere basata sulla fiducia e sulla correttezza quando si tratta di raggiungere obiettivi di qualità ed ambientali.

Questi accordi sono tappe fondamentali, dal momento che essi ci mettono in grado di integrare gli aspetti di sostenibilità nelle nostre relazioni d'affari" continua Andrea Dorothea Schön.

La DB Schenker ha concordato questi obiettivi di protezione del clima con altre sei compagnie di navigazione operative a livello globale.

La DB Schenker è terza in classifica nel mercato mondiale del trasporto merci marittimo.

Nel 2015, essa ha trasportato più di 5.400 contenitori al giorno per i suoi clienti, per un volume complessivo di quasi 2 milioni di TEU.

La rete del trasporto merci marittimo della società copre 130 paesi con più o meno 600 ubicazioni della DB Schenker in tutto il mondo.

(da: transportjournal.com/dbschenker.com, 3 novembre 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

RABBIA PER IL "TRADIMENTO" DELL'IMO CHE RINVIA DI SETTE ANNI L'APPLICAZIONE DEI TAGLI ALLE EMISSIONI DI CO_2

Gruppi ambientalisti e politici europei hanno attaccato l'IMO (International Maritime Organization) in ordine al suo evidente insuccesso nell'affrontare la questione delle emissioni di CO_2 del trasporto marittimo.

L'ente dell'ONU, mentre ha deciso di andare avanti con una regolamentazione più rigorosa delle emissioni di SO_x (ossidi di zolfo) alla fine di ottobre nel corso della riunione annuale della sua MEPC (Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino), ha adottato una linea di gran lunga più morbida per quanto attiene le emissioni di CO_2.

Essa ha infatti solamente stabilito che le navi di 5.000 tonnellate lorde ed oltre – circa l'85% della flotta mondiale – dovranno raccogliere i dati relativi al consumo riguardo alla tipologia del carburante utilizzato.

In una dichiarazione dell'IMO si legge: "Il nuovo sistema obbligatorio di raccolta dei dati è destinato ad essere il primo dall'approccio a tre fasi, in cui l'analisi dei dati raccolti fornirà la base per un dibattito politico obiettivo, trasparente ed aperto a tutti nella MEPC".

"Questo consentirà di prendere una decisione in ordine a se sia necessaria qualche ulteriore misura al fine di migliorare l'efficienza energetica ed affrontare la questione delle emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo internazionale.

Se ciò avverrà, le opzioni di politica proposte saranno poi prese in considerazione" aggiunge l'IMO.

La raccolta dei dati durerà dal 2017 al 2023.

La decisione è stata contestata da lobbisti ambientalisti e da politici europei.

Secondo il gruppo lobbistico *Transport & Environment*, lo shipping è destinato a rappresentare il 17% delle emissioni globali derivanti dal trasporto entro il 2050, ed esso sostiene che "i miglioramenti dell'efficienza vengono bloccati dal tenere segreti i dati relativi all'efficienza ed alle emissioni", dato che l'IMO ha confermato che i dati raccolti saranno mantenuti riservati.

"La recente decisione dell'IMO di rinviare di almeno ulteriori sette anni qualsiasi accordo sulla riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo costituisce uno spregevole fallimento dei governi nazionali e del settore dello shipping.

L'IMO dapprima aveva stabilito un piano di lavoro sulle emissioni di gas serra nel 2003, ma questa settimana essa ha deciso di realizzare un inedito processo di altre discussioni ancora, tradendo così la richiesta da parte dell'accordo di Parigi di una urgente azione allo scopo di limitare il riscaldamento globale a 1,5/2°C" si legge in una dichiarazione della suddetta organizzazione.

E la parlamentare europea Jytte Gutland sostiene che l'Unione Europea dovrebbe spingere per la propria regolamentazione delle emissioni navali.

"Il settore dello shipping deve svolgere un ruolo proprio nella transizione dell'Europa ad una società a basso contenuto di carbonio.

Ma il tempo costituisce un fattore determinante e, in assenza di un'iniziativa dell'IMO, l'Unione Europea deve includere le emissioni delle navi nel proprio obiettivo 2030 per il clima.

Istituendo un fondo per il clima relativo allo shipping, l'Europa può aiutare il settore a ridurre la CO_2 in modo efficace relativamente ai costi".

Il parlamentare europeo liberale José Inácio Faria, ex relatore dell'Unione Europea per la regolamentazione della raccolta dei dati sulla CO_2 delle navi, aggiunge: "Il sistema di raccolta dei dati dell'IMO non riesce a soddisfare gli standard di trasparenza previsti dalla normativa dell'Unione Europea ed applicati ad altre modalità di trasporto.

Esso è inoltre insufficiente per quanto attiene la accurata misurazione delle reali prestazioni energetiche delle navi.

Le richieste finalizzate a scaricare la trasparenza dal sistema dell'Unione Europea debbono essere respinte con fermezza.

L'Unione Europea deve assicurare ai cittadini, ai porti ed ai caricatori dati di qualità sulle singole prestazioni energetiche delle navi se le forze di mercato vogliono svolgere un ruolo nella decarbonizzazione del settore".

Tuttavia, il piano d'azione dell'IMO è stato accolto favorevolmente dai rappresentanti degli armatori, i quali sostengono che "la riduzione della CO2 nel trasporto marittimo è una sfida globale che può essere risolta in modo significativo solo con un accordo globale e non a livello locale" e hanno criticato le richieste rivolte all'Unione Europea di sviluppare regolamenti propri prima dei ritrovati dell'IMO, in arrivo nel 2023.

Peter Hinchliffe, segretario generale della International Chamber of Shipping, afferma: "Le critiche senza fondamento al consenso che i governi hanno conseguito in circostanze politiche molto difficili servono a estremizzare il dibattito all'IMO, rendendo ancora più complicato da ottenere il supporto dei paesi in via di sviluppo ad ulteriori provvedimenti a livello globale".

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

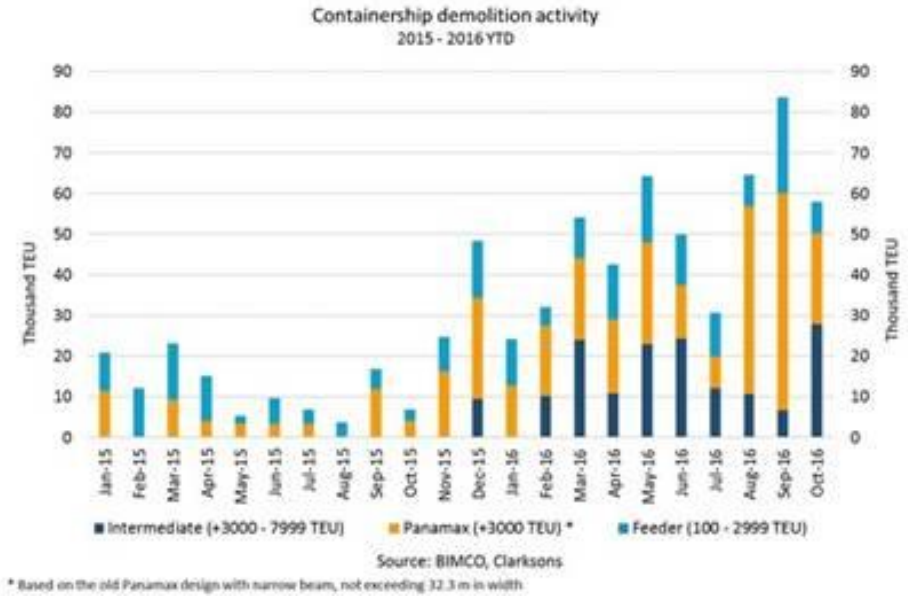
INDUSTRIA

DEMOLIZIONI RECORD PER LE PORTACONTAINER: SUPERATI I 500.000 TEU

La BIMCO per tutto il 2016 si è concentrata sul livello delle demolizioni nel settore del trasporto marittimo containerizzato: l'elevato livello delle attività di demolizione ha continuato a mantenere il proprio ritmo superando le aspettative.

L'analista capo del settore marittimo alla BIMCO Peter Sand commenta: "L'attività delle demolizioni negli ultimi tre mesi ha sorpreso positivamente la BIMCO e ha superato le nostre aspettative iniziali fondate sulla pessima attività di demolizioni nel 2015.

Tale progresso è una spinta nella giusta direzione, dato che l'attività di demolizione è una delle misure necessarie da prendere per riequilibrare il settore del trasporto marittimo containerizzato".



Aggiunge Peter Sand: "È importante che la demolizione di capacità in eccesso venga effettuata il più presto possibile, dal momento che c'è ancora un enorme programma di consegne che incombe sul settore del trasporto marittimo containerizzato per il resto di quest'anno e di sicuro nel 2017-2018.

Tuttavia, l'elevata attività di demolizione sta attualmente attenuando il tasso di crescita netto dell'offerta inerente alla capacità di trasporto marittimo containerizzato ed eviterà prospettive più cupe negli anni a venire, se venisse mantenuta".

Finora sono stati rottamati 500.000 TEU, che equivalgono a 4,2 volte TEU in più rispetto all'attività di rottamazione negli stessi mesi del 2015.

Poiché gli ultimi 3 mesi rappresentano oltre il 41% delle demolizioni complessive nel 2016, l'attività sta guadagnando terreno ed è in primo luogo generata dalle navi portacontainer Panamax.

Le demolizioni delle portacontainer Panamax in TEU rappresentano il 47% delle demolizioni complessive nel 2016, mentre i TEU rottamati in relazione alle portacontainer intermedie e feeder hanno rappresentato rispettivamente il 30 ed il 23 per cento.

La demolizione delle portacontainer intermedie ha avuto un grande ritorno dal fatto di essere stata portata avanti solo per un mese nel 2015.

La demolizione di tale tipo di navi rappresenta un forte segnale per i provvedimenti presi nel settore del trasporto marittimo containerizzato, dal momento che esse sono generalmente più grandi e più nuove delle portacontainer Panamax e feeder.

L'elevato livello di rottamazioni giunge all'indomani del rapporto della BIMCO secondo il quale si è verificato il livello più basso di contratti di nuove costruzioni degli ultimi 20 anni.

I contratti relativi ai container, basati sulle imposte sostitutive per le plusvalenze, sono stati in ribasso dell'84% nei primi otto mesi del 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015.

L'analista capo in materia di trasporto marittimo Peter Sand commenta: "Gli eventi del 2016 hanno mostrato che gli strumenti atti a dare una svolta al settore del trasporto marittimo vengono utilizzati e stanno funzionando.

Le raccomandazioni nel senso di consolidare le flotte e demolire le navi vengono prese seriamente nell'ambito del settore".

(da: marinelink.com, 7 novembre 2016)

LOGISTICA

LE ATTIVITÀ DI FUSIONE ED ACQUISIZIONE NELLA LOGISTICA TRAINANO LA CONCLUSIONE DI ACCORDI A LIVELLO GLOBALE

L'Asia e l'Australia sono state all'avanguardia nelle attività di fusione ed acquisizione nei trasporti e nella logistica nel terzo trimestre.

Tuttavia, secondo una nuova ricerca dei consulenti della PwC, il livello del consolidamento a livello globale resta di gran lunga inferiore a quello del 2015.

Con 28 accordi per un totale di 17,6 miliardi di dollari USA, l'Asia e l'Australia hanno rappresentato più della metà delle attività di fusione ed acquisizione quanto a volumi e, nell'anno appena trascorso, sette dei primi dieci accordi.

"L'Asia e l'Australia hanno dominato le fusioni ed acquisizioni nel settore nel terzo trimestre, per lo più indotte dalle concessioni relative ad infrastrutture e dai partecipanti in cerca di accesso al capitale" afferma Darach Chapman, responsabile per le transazioni nei trasporti e nella logistica della PwC US.

Il maggiore accordo per una concessione inerente alle infrastrutture nel settore questo trimestre è stato quello relativo all'acquisizione ad opera di un fondo d'investimento della Port of Melbourne Corp per 7,3 miliardi di dollari USA.

La concessione cinquantennale relativa alla più trafficata porta d'accesso all'Australia da parte dello stato del Victoria è stata acquisita dal consorzio Lonsdale, un gruppo attivo nei fondi pensionistici che comprende principalmente investitori australiani, nordamericani e cinesi.

È interessante notare come si dica che il coinvolgimento della China Investment Corporation, malgrado abbia riguardato il 20% del capitale, sia in passato in subordine per timore di compromettere la gara.

Preoccupazioni erano affiorate un mese prima quando il governo australiano aveva respinto un'offerta di acquisto cinese per il fornitore di elettricità Ausgrid a causa di considerazione in materia di sicurezza nazionale.

La Cina appare in tre delle maggiori transazioni di fusione ed acquisizione nel campo dei trasporti e della logistica finora nel 2016, tutte quante nel settore dell'autotrasporto.

Sebbene l'attività di fusione ed acquisizione nei trasporti e nella logistica abbia visto più di 50 accordi in ciascun trimestre, il terzo è stato meno attivo e ha assistito ad un volume di accordi inferiore dell'11% rispetto sia al secondo trimestre del 2016 sia al terzo trimestre del 2015.

L'attività complessiva – che comprende i sottosettori dei viaggi passeggeri, trasporto marittimo, logistica, autotrasporto e ferrovia – è diminuita del 30% in termini di valore sino a 26 miliardi di dollari USA ed il consolidamento resta di gran lunga inferiore a quello del 2015, annata record per le attività di fusione ed acquisizione in tutto il mondo.

"Sembra che le generali incertezze correlate alle elezioni presidenziali degli Stati Uniti ed all'impatto a lungo termine della Brexit e della crescita economica cinese, unitamente alle ridotte previsioni sull'attività commerciale internazionale, potrebbero avere comportato un impatto sulle recenti attività di fusione ed acquisizione" afferma la PwC.

Quale sottosettore, l'attività inerente alla logistica tuttavia è stata in controtendenza, facendo registrare un incremento del 20% da un anno all'altro per volume di transazioni nel terzo trimestre.

Il valore delle transazioni è cresciuto di oltre tre volte sino a 4,8 miliardi di dollari USA.

Allo stesso modo, lo studio della Penn State University "*3PL 2017*", pubblicato il mese scorso, suggerisce che il valore a livello globale delle transazioni relative a fusioni ed acquisizioni dei 3PL è quasi raddoppiato dal 2014 al 2015, essendo cresciuto da 87 a 173 miliardi di dollari USA, mentre le transazioni transfrontaliere sono più che quadruplicate nello stesso periodo da 28 a 115 miliardi di dollari USA.

"I caricatori hanno opinioni di vario tipo in ordine alle attività di fusione ed acquisizione, dato che il 27% riferisce che la presenza di opzioni aggiuntive e della versatilità in un fornitore sono un bene per i caricatori, mentre il 34% afferma di essere preoccupato circa la riduzione della concorrenza sulla base dei prezzi" si legge nello studio.

Secondo la PwC, le attività di fusione ed acquisizione continueranno ad essere trainate da principi fondamentali di base quali la globalizzazione, l'affidamento a terzi della logistica, il boom del commercio elettronico a livello globale e la natura frammentaria di alcuni sottosettori dell'industria in questione.

"Inoltre, ci aspettiamo che l'Asia continui ad essere un forte contributore a questa attività di fusione ed acquisizione" aggiunge la PwC "dal momento che il consolidamento del settore continua in molti paesi della regione e le imprese persistono a cercare l'accesso ai mercati di capitale che possano aiutarle a cogliere tali opportunità".

(da: theloadstar.co.uk, 7 novembre 2016)

STUDI E RICERCHE

AGGIORNARE LE PORTACONTAINER: DOV'È IL RISPARMIO

L'armatore con sede in Canada Seaspan (SSW) da tempo lavora con la DNV GL ad una serie di progetti finalizzati alla ricerca di possibili aumenti di efficienza attraverso l'aggiornamento.

"Stiamo costantemente tentando di migliorare le prestazioni della nostra flotta, allo scopo di venire incontro agli attuali requisiti del mercato.

Il servizio della DNV GL dedicato ai progetti di aggiornamento, basato sulla fluidodinamica computazionale, sull'ottimizzazione formale e sull'informatica ad elevate prestazioni, l'ha resa un partner di valore per noi" afferma Ian Robinson, direttore progetti tecnologia e sviluppo della Seaspan.

"In uno dei più recenti progetti, abbiamo esaminato come una portacontainer da 13.100 TEU potesse essere adeguata al fine di minimizzare il suo consumo annuo di carburante nelle operazioni di lenta navigazione" dichiara Karsten Hochkirch, responsabile del dipartimento d'ingegneria dei fluidi alla DNV GL-Maritime.

"La lenta navigazione è il più facile e più efficace modo di risparmiare carburante, ma il fatto che questo approccio sia diventato così diffuso significa che gran parte della flotta di portacontainer opera in condizioni "fuori progetto", in cui le prestazioni dei motori, dello scafo – specialmente il bulbo di prora – e delle eliche non sono ottimali.

Per queste navi, l'aggiornamento delle prue e delle eliche, che sono state adeguate per adattarsi alle loro nuove realtà operative, ha senz'altro un senso" spiega Hochkirch.

Al fine di identificare i parametri ideali della nave da 13.100 TEU della Seaspan, la DNV GL ha analizzato i valori di due anni di dati operativi e li ha riassunti in dodici agglomerati rappresentativi di combinazioni velocità-pescaggio coi pesi correlati che riflettono la loro parte di tempo nelle operazioni.

Gli esperti hanno anche esaminato i vantaggi e gli svantaggi dell'aggiornamento della prua e delle eliche singolarmente o insieme.

"Il modello relativo ai parametri della sezione di prua da sola ha comportato la libera adozione di venti parametri, che hanno condotto ad un'ampia gamma di possibili conformazioni della prua.

L'ottimizzazione ha notevolmente ridotto il volume all'estremità della prua e l'altezza della medesima allo scopo di ottenere una migliore resistenza a basso pescaggio" afferma Hochkirch.

La nuova prua da sola comporterebbe un risparmio di carburante de 6,5%.

Anche l'ottimizzazione delle eliche ha avuto quale conseguenza un nuovo modello progettuale più snello con un'area inferiore del 40% ed un peso inferiore del 20% , che comportano un risparmio atteso del 7,5%.

"In questi progetti di aggiornamento, generalmente la somma è maggiore dei suoi fattori.

Una prua ottimizzata comporta una riduzione dei requisiti di potenza ed un migliore flusso in ingresso.

Questi a loro volta consentono un miglioramento aggiuntivo delle eliche.

In questo caso, aggiornando sia la prua che le eliche si consegue un risparmio combinato del 18%, che è stato confermato nei test indipendenti del modello" spiega Hochkirch.

Tali incrementi di efficienza non sono insoliti.

Un ulteriore progetto fra Seaspan e DNV GL, attuato su una nave portacontainer da 8.500 TEU, ha indotto un risparmio combinato del 14%.

"Le navi più grandi generalmente hanno un maggiore potenziale di risparmio, specialmente se spesso operano a pescaggio inferiore" afferma Hochkirch.

Oltre a lavorare con la DNV GL sui progetti di aggiornamento ed ideazione, la Seaspan inoltre utilizza lo ECO Assistant delle DNV GL per i dati di ottimizzazione dell'assetto e ha aderito con parte della propria flotta alla soluzione ECO Insight per monitorare ed ulteriormente ottimizzare le prestazioni delle proprie navi.

(da: marinelink.com, 8 novembre 2016)

REEFER

SPUNTI DI RIFLESSIONE: 5 PRIMARI RISCHI STRATEGICI PER IL SETTORE REEFER

Di ritorno dalla conferenza *Cool Logistics Global*, svoltasi il mese scorso a Brema, il consulente Garry Honey ha elaborato una lista di cinque rischi primari che il settore reefer deve affrontare, i quali possono essere riassunti in cinque diversi segmenti di rischio: disservizi, aspettative, danni, controllo e valore.

Per molti versi, si tratta degli stessi rischi che devono affrontare tutti coloro che partecipano alla filiera globale della distribuzione containerizzata, fatta eccezione per una cosa: il valore dei carichi refrigerati e la loro intrinseca vulnerabilità rendono il possibile impatto finanziario molto maggiore.

* * *

"Quale consulente dei rischi con qualche esperienza di rischi correlati alla filiera distributiva in un certo numero di industrie, è stata recentemente chiesta la mia opinione in ordine ai rischi nel contesto di un settore in crescita nell'industria containerizzata, i contenitori refrigerati, comunemente noti come "reefer".

I carichi deperibili che richiedono il controllo della temperatura comprendono non solo le derrate alimentari ma anche i prodotti farmaceutici.

Questi container richiedono una fonte di alimentazione stabile per tutto il loro viaggio dal produttore al consumatore.

Le interruzioni totali di corrente sono un grosso rischio, ma non è il solo.

Questi che seguono sono a mio giudizio i 5 rischi di primaria importanza per il settore reefer, presentati in occasione dell'ultima conferenza *Cool Logistics Global* svoltasi a Brema alla fine dello scorso mese di settembre.

1. Il rischio dei disservizi

Ogni filiera è forte quanto lo è il suo anello più debole.

Tutti quanti lo sanno, ma quanta attenzione viene prestata alla sua prioritizzazione nell'ambito del settore?

C'è la tentazione di ridurre il rischio dove lo si può controllare, e non necessariamente dove è più critico, specialmente se ricade al di fuori del controllo immediato.

Occorre che il pensiero della filiera distributiva sia presente da capolinea a capolinea, e non che cominci da metà strada: non si può progettare una filiera distributiva dalla metà, perché proprio non funzionerà.

Occorre che il settore reefer gestisca i rischi correlati alla soddisfazione della domanda a entrambi i capi della filiera distributiva: il produttore ed il consumatore.

Avversione alle perdite, esagerato ottimismo e dissonanza cognitiva: tre rischi comportamentali per il processo decisionale collettivo, come enunciato dal prof. Garry Honey della Chiron in occasione di *Cool Logistics Global 2016*.

Recentemente ho lavorato per un Istituto per l'Edilizia che si trovava nel mezzo di una filiera distributiva.

Essa aveva stipulato un contratto con un consiglio locale per fornire e mantenere edilizia residenziale pubblica a locatari, di modo che nella sua attività correva un rischio di affidabilità contrattuale.

L'Istituto doveva trovare locatari affidabili e responsabili per gli alloggi allo scopo di assicurare proventi per la manutenzione e lo sviluppo del suo progetto edilizio: in questo caso c'era un rischio finanziario.

Nel mezzo della filiera distributiva esiste un rischio a causa dell'esposizione nei confronti delle parti a ciascun capo, all'inizio ed alla fine od all'ingresso ed in uscita.

2. Il rischio delle aspettative

Sembra esserci il convincimento che la digitalizzazione, la tecnologia informatica, i megadati ovvero 4.0 trasformeranno il settore e risolveranno tutti i suoi problemi.

Non lo faranno.

Più informazioni, anche se utili, non potranno ovviare ai problemi che ne stanno alla base.

Come ha detto un caricatore di prodotti deperibili nel corso della conferenza, "non datemi un'applicazione che mi dica solo quanto cattivo è il mio servizio".

T.S. Eliot aveva detto giusto: "Dov'è la saggezza che abbiamo perduto con la conoscenza?

Dov'è la conoscenza che abbiamo perduto con le informazioni?".

Più informazioni non rappresentano un sostituto della saggezza.

Pensiamo in modo più intelligente ed incrementiamo la saggezza, non i dati.

Ho lavorato anche in un settore di servizi finanziari denominato Fintech in cui i megadati venivano reclamizzati come un concetto rivoluzionario nei servizi inerenti alle transazioni.

La tecnologia contabile distribuita, comunemente nota come Blockchain, offre valuta digitale alle masse sprovviste di un sistema bancario.

I "bitcoin" esistono da otto anni come criptovaluta nel mondo resistente alla censura del sistema bancario parallelo od ombra.

Ci sono ragioni per cui la tecnologia della Blockchain si è bloccata: essa è buona solo quanto lo è il suo anello più debole e questo ha a che fare con il controllo e la mutualizzazione.

Non fidatevi del 4.0.

3. Il rischio dei danni

Che cosa vuol dire danno e chi paga se il carico va a male durante il percorso, il vettore od il proprietario della merce beneficiario?

C'è una crescente dipendenza da contratti sulla responsabilità giuridica, ma la protezione degli interessi non è necessariamente la via migliore per andare avanti.

Un recente caso in cui un importante venditore al dettaglio aveva fatto causa al suo proprietario della merce beneficiario per derrate andate a male aveva rivelato che la lite era stata dovuta ad una modifica delle specifiche di imballaggio promossa dal dettagliante e non dal proprietario della merce beneficiario.

Per il settore reefer una domanda fondamentale ad ogni fase è: chi è il cliente?

Nel settore dei servizi finanziari del Regno Unito c'è stata un'iniziativa da parte dei legislatori finalizzata a migliorar il servizio alla clientela mediante il "Conosci il tuo cliente"; esso è indotto più da una pressione normativa destinata a prevenire il riciclaggio di denaro e le frodi che da un autentico desiderio di comprendere la domanda di mercato.

Malgrado ciò, nell'ambito del mercato reefer è importante conoscere il proprio cliente e che cosa ci si aspetta da voi.

Comprendere il rischio della consegna di merci deperibili rappresenta un importante aspetto di un mercato in cui un terzo dei carichi va a male.

I vostri clienti come considerano questi scarti e che cosa siete pronti a fare per loro al fine di alleviare un rischio che vi costi in termini di perdita sia di ricavi sia di reputazione?

4. Il rischio di controllo

Il fallimento della Hanjin ha messo in evidenza una spiacevole caratteristica del settore: segnatamente, l'incertezza su chi esattamente sta trasportando il vostro carico.

Il vettore che avete incaricato è davvero l'unico che sta movimentando il vostro carico oggi, oppure la consegna è stata subappaltata altrove a costo minore per incrementare il profitto?

Alla fine di settembre c'erano 25 linee di navigazione containerizzate a rischio di carichi in ritardo in tutta la rete della Hanjin e sino a 7.000 reefer bloccati sulle navi della Hanjin che non potevano essere sbarcati per timore di essere posti sotto sequestro dal ricevitore.

Nel mercato dei reefer è importante conoscere il proprio cliente e rendersi conto di quali siano le loro priorità in termini di prezzo, qualità e tempo.

Quale ex acquirente con una grande filiera di vendite al dettaglio, conosco fin troppo bene le pressioni esercitate sui fornitori da quelli che controllano l'accesso alla distribuzione di massa.

Ogni acquirente domanda merci al prezzo minore, della più alta qualità e nel tempo più rapido.

Tuttavia, tutti i fornitori sanno che questo non si può ottenere, che si può negoziare un compromesso e che le ricerca del costo più basso comporta il sacrificio della qualità o della velocità.

5. Il rischio del valore

Gli interessi degli intermediari non sono sempre gli stessi di quelli delle parti commerciali nell'ambito della filiera distributiva: ad esempio i legislatori statali ed i funzionari dell'Unione Europea i cui regolamenti possono essere più d'intralcio che di aiuto.

L'aggiunta di costi per proteggere l'incolumità dei portuali o la riduzione dei consumi energetici alla fine aggiunge costi al consumatore finale.

Non tutti quelli che partecipano alla filiera della distribuzione hanno lo stesso obiettivo o i medesimi valori quali quelli riguardanti la spedizione di merci ad un costo ottimale.

I programmatori hanno bisogno di molti anni per approvare una nuova infrastruttura portuale finalizzata a movimentare le navi portacontainer più grandi; allo stesso modo, le infrastrutture terrestri relative a strade e ferrovie possono restare dietro alla capacità di trasporto marittimo a causa del ritardo della politica.

Ci sono molti settori in cui il regolatore funge da freno all'attività commerciale o imprenditoriale data l'attitudine del regolatore a proteggere le risorse di forza-lavoro o l'ambiente nei confronti dello sfruttamento commerciale.

Volendo puntare ad abbassare i costi questa è una realtà che dev'essere affrontata dal momento che i regolatori hanno invariabilmente il potere di sospendere la decisiva "licenza di effettuare operazioni" e pertanto ci si deve adattare.

Per il mercato dei reefer questo significa osservare da vicino le strutture portuali, ferroviarie e stradali e tutte gli elementi non marittimi della filiera distributiva.

Questi sono per conto mio i 5 principali rischi, ma il messaggio in primo luogo è relativo a come il rischio viene percepito: idealmente come un'incertezza e non come una minaccia alla continuità delle attività ed una potenziale interruzione.

In quanto incertezza, i rischi devono essere considerati come un'opportunità per l'innovazione, perché la necessità è la madre dell'ingegno ed il mercato dei reefer a stento ha bisogno di un po' di creatività alla luce dei cambiamenti commerciali.

Per concludere, mi piacerebbe ricordare al mio pubblico la differenza fra conoscenza e saggezza. Domanda: qual è la differenza fra conoscenza e saggezza? Risposta: la conoscenza è riconoscere che il pomodoro è un frutto, la saggezza è lasciarlo fuori dalla macedonia!"

(da: theloadstar.co.uk/medium.com, 26 ottobre 2016)

IN CALENDARIO

▪ 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.