

Notiziario

30 Aprile 2017

Link road, rail, sea!

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

ANNO XXXV Numero del 30 aprile 2017

PORTI IL PORTO DI LONG BEACH SI PREPARA ALL'IMPATTO DELLA RIFORMA DELLE ALLEANZE NEL TRASPORTO MARITTIMO Pag. 3 TRASPORTO MARITTIMO LA COMMISSIONE EUROPEA APPROVA L'ACQUISIZIONE DELLA HAMBURG SÜD DA PARTE DELLA MAERSK LINE A DETERMINATE CONDIZIONI 7 TRASPORTO FERROVIARIO IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO CINA-EUROPA CONTINUA A VOLARE IN ALTO 11 TRASPORTO STRADALE SI RAFFORZA L'AZIONE COLLETTIVA DELL'ASSOCIAZIONE AUTOTRASPORTATORI DEL REGNO UNITO CONTRO IL CARTELLO DEI PRODUTTORI DI CAMION EUROPEI 21 **INDUSTRIA** VERSO UNA TASSA PORTUALE PER I TERMINAL AUTOMATIZZATI? 24 **LOGISTICA** BOOM DEI CONTENITORI PER LA KUEHNE + NAGEL 27 **LEGISLAZIONE** LIMITI D'IMBALLAGGIO PER I CARICHI CONTAINERIZZATI: IL CASO MAERSK TANGIER .. 29 PROGRESSO E TECNOLOGIA COME L'OTTIMIZZAZIONE DELL'ASSETTO DELLA NAVE REALIZZA EFFICIENZE 34 STUDI E RICERCHE

38

PERTURBAZIONI NEL TRASPORTO MARITTIMO: AUTORITÀ DI CONTROLLO, SVEGLIATEVI!

REEFER

MONITORAGGIO REEFER A DISTANZA PER LO STEINWEG	Pag.	42
IN CALENDARIO	**	44

30 aprile 2017

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

PORTI

IL PORTO DI LONG BEACH SI PREPARA ALL'IMPATTO DELLA RIFORMA DELLE ALLEANZE NEL TRASPORTO MARITTIMO

È stato definito "Il Big Bang del 2017".

Un numero senza precedenti di fusioni fra vettori marittimi l'anno scorso ed il crollo del settimo più grande vettore containerizzato – la Hanjin Shipping – hanno avuto come conseguenza qualcosa che i responsabili del Porto di Long Beach affermano non si sia mai verificata nel settore del trasporto marittimo: la riorganizzazione dei vettori marittimi da quattro a tre nuove alleanze.

Per quasi 10 anni, i vettori marittimi hanno costituito tali alleanze per risparmiare denaro, con più partenze e meno navi a spartirsi lo spazio per i carichi su navi enormi.

Anche se la formazione di una nuova alleanza potrebbe semplicemente apparire come la notizia di un'altra fusione nell'odierno panorama imprenditoriale in continuo mutamento, i responsabili del trasporto marittimo si stanno preparando alla confusione che improvvisi ed importanti cambiamenti potrebbero apportare.

David J. Arsenault, presidente della Logistics Transformation Solutions ed ex presidente della Hyundai Merchant Marine America, ha parlato di tale questione nell'ambito di una tavola rotonda intitolata "Imparare dalla Hanjin" il 28 febbraio scorso in occasione della *TPM 2017 Conference* del *Journal of Commerce* svoltasi presso il Long Beach Convention Center.

Arsenault afferma che le alleanze vanno e vengono, ma che quei cambiamenti in passato erano stati scaglionati.

"Si tratta di una tattica innovativa" ha detto "ed è la prima volta che assistiamo al calcio d'inizio di tre mega-alleanze allo stesso tempo e questo presenta terribili conseguenze a monte e a valle".

Secondo la iContainers, una società americana che consente agli importatori ed agli esportatori di confrontare le tariffe in tempo reale e di gestire le proprie spedizioni marittime, queste tre alleanze rappresentano il 77,2% della capacità containerizzata globale ed il 96% di tutti i traffici est-ovest.

"La Ocean Alliance offre la maggior parte dei servizi con una quarantina di circuiti" secondo il sito web della società.

"La THE Alliance la segue con 32 servizi e la 2M con 25.

In ordine ai cambiamenti, la THE Alliance e la Ocean Alliance percorreranno 11 rotte settimanali Asia-Europa settentrionale.

La 2M ha inoltre incrementato i propri servizi su questa rotta da cinque a sei.

Si tratta principalmente di provvedere agli slot aggiuntivi ai sensi del loro



accordo con la HMM ed a causa del rilevamento della Hamburg Süd da parte della Maersk".

I responsabili del Porto di Long Beach – il secondo scalo marittimo del paese per giro d'affari – affermano che le nuove alleanze comporteranno l'arrivo di nuovi clienti, nuove destinazioni e probabilmente lo spostamento di alcune

navi dalle rotte fra Asia ed Europa a rotte transpacifiche.

I suddetti responsabili si stanno altresì preparando a potenziali ritardi, dal momento che lo spostamento dei carichi su navi diverse alla volta di nuovi terminal con modalità diverse di carico e scarico e l'adempimento di priorità di clienti diversi vengono resi ulteriormente difficoltosi da continue questioni inerenti alla velocità di attrezzature e terminal, che potrebbero complicare i problemi attinenti la filiera distributiva.

"Ciò potrebbe mettere in estremo allarme la filiera distributiva, costituita da caricatori, vettori marittimi, operatori terminalistici, autotrasportatori e chiunque altro vi si trovi in mezzo" afferma un comunicato stampa del 3 aprile del Porto di Long Beach.

"Un importante responsabile portuale ha già avvertito i proprietari beneficiari dei carichi e gli autotrasportatori di aspettarsi "un'altra ondata di confusione" nel periodo di tempo che le tre nuove alleanze impiegheranno per apprendere il modo di lavorare assieme per portare i prodotti dove servono in maniera tempestiva".

Arsenault prevede che sulle coste americane arrivino navi più grandi.

"Così, stiamo per vedere, penso, navi più grandi nei porti degli Stati Uniti" afferma Arsenault.

"Questo certamente comincerà a contribuire alle difficoltà con i terminal, coi camion, con i telai e con tutti i soggetti interessati che ci sono là fino a quando non saranno avvenuti i trasferimenti".

Le tre nuove associazioni marittime sono la 2M Alliance, la Ocean Alliance e la THE Alliance.

La 2M comprende i due maggiori vettori marittimi, Maersk Line e Mediterranean Shipping Company, con un accordo di condivisione delle navi con la Hyundai Merchant Marine.

I responsabili portuali affermano che la Maersk Line è in procinto di acquisire il

vettore Hamburg Süd.

La Ocean Alliance è costituita dal terzo maggior vettore marittimo CMA CGM (con la APL che la CMA CGM ha acquisito nel contesto del proprio accordo con la Neptune Orient Lines), dalla China COSCO Shipping (la nuova fusione fra COSCO e China Shipping), dalla OOCL (Orient Overseas Container Line) e dalla Evergreen.

La THE Alliance comprende la Hapag-Lloyd (che si sta fondendo con la United Arab Shipping Company) dalla Yang Ming Ltd. e da tre vettori giapponesi che dovrebbero fondersi quest'anno in una sola compagnia di navigazione: la MOL (Mitsui OSK Lines), la NYK (Nippon Yusen Kaisha) Lines e la K Line (Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.).

I responsabili del Porto di Long Beach affermano di stare monitorando da vicino la situazione e di avere interagito con la dirigenza ed il personale operativo delle linee di navigazione, degli operatori terminalistici, dei sindacati, dei camionisti e delle ferrovie.

"Il nostro obiettivo è quello di far sì che i partner del nostro porto comunichino l'un l'altro e coordinino le operazioni" dichiara Duane Kenagy, amministratore delegato ad interim del Porto di Long Beach.

"Noi agevoliamo l'organizzazione di incontri al fine di consentire il dialogo fra i nostri portatori d'interessi".

Secondo il comunicato stampa del 3 aprile scorso del Porto di Long Beach, i responsabili del porto stanno collaborando con il Porto di Los Angeles per lavorare con i soggetti interessati allo scopo di reperire opportunità per ottimizzare la filiera distributiva, compresa un migliore coordinamento fra vettori marittimi e ferrovia e strutture terminalistiche per far sì che i carri ferroviari e l'altro equipaggiamento siano prontamente disponibili.

Nel comunicato stampa si dichiara altresì che l'Autorità dei Trasporti del Corridoio di Alameda ha riferito che le questioni inerenti alla risoluzione dei problemi correlati al trasporto ferroviario saranno decisive, considerando che grosso modo il 40% delle importazioni che transitano nei due porti gemelli vengono inviate per ferrovia verso le destinazioni di tutto il paese.

I funzionari portuali affermano inoltre che i portatori d'interessi si stanno occupando della disponibilità e dell'ubicazione dei telai, cioè i semirimorchi di struttura metallica che consentono ai camion di rimorchiare i container dal punto A al punto B.

"Più di due anni fa, i due porti gemelli hanno favorito l'accordo "Gruppo di Gruppi" fra i tre principali gruppi di telai operativi a Long Beach ed a Los Angeles" si legge nel comunicato.

"L'accordo libera oltre 72.000 telai che possono essere utilizzati in modo interscambiabile presso 13 terminal marittimi e quattro strutture ferroviarie.

Il Gruppo di Gruppi ha ridotto i tempi di attesa, la confusione ed altre inefficienze consentendo ai fornitori di telai di lavorare assieme".

I responsabili portuali affermano che l'accordo, il quale è altresì caratterizzato dalla disponibilità dei dati e dal permesso di utilizzarli, adesso sarà decisivo.

"In vista delle nuove alleanze, l'ufficio Operazioni Commerciali ed io abbiamo trascorso gli ultimi tre mesi a valutare la preparazione ed a far sì che i nostri partner del settore parlassero fra loro e si trasferissero le informazioni" afferma il dr. Noel Hacegaba, amministratore delegato delle operazioni commerciali e responsabile commerciale del Porto di Long Beach.

"Le comunicazioni, la collaborazione ed il coordinamento sono decisivi per assicurare una transizione tranquilla ed efficiente" ha detto.

Hacegaba aggiunge che i responsabili portuali continueranno a coinvolgere i partner del settore ed a fare tutto il possibile per assicurare che essi siano pronti ad occuparsi delle attività comportate dai nuovi schieramenti delle alleanze.

"Abbiamo dimostrato la nostra capacità di lavorare le navi più grandi" afferma.

"Adesso abbiamo l'opportunità di dimostrare la nostra destrezza e flessibilità".

(da: hellenicshippingnews.com, 10 aprile 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

LA COMMISSIONE EUROPEA APPROVA L'ACQUISIZIONE DELLA HAMBURG SÜD DA PARTE DELLA MAERSK LINE A DETERMINATE CONDIZIONI

La Commissione Europea ha dato il proprio benestare ai sensi delle regole sulle fusioni dell'Unione Europea alla proposta di acquisizione della compagnia di navigazione containerizzata di linea tedesca HSDG (Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG) da parte della danese Maersk Line A/S, ma a determinate condizioni.

Sia la Maersk Line che la HSDG sono attive in tutto il mondo nel trasporto

marittimo containerizzato di linea.



Il benestare è condizionato ritiro della HSDG da cinque consorzi sulle rotte di traffico che collegano: 1) il Nord Europa e l'America centrale/Caraibi; 2) il Nord la Europa е Costa Occidentale Sud del America; 3) il Nord Europa ed il Medio Oriente: 4) il Mediterraneo е la Costa

Occidentale del Sud America; infine, 5) il Mediterraneo e la Costa Orientale del Sud America.

In queste rotte, l'ente derivante dalla fusione si sarebbe trovata di fronte ad una concorrenza insufficiente dopo la transazione.

La Commissaria Margrethe Vestager, responsabile per la politica sulla concorrenza, ha dichiarato: "I servizi di trasporto marittimo in regime di concorrenza sono essenziali per le imprese europee e per l'economia dell'Unione Europea nel suo complesso.

Gli impegni offerti dalla Maersk Line e dalla HSDG manterranno un salutare livello di concorrenza a vantaggio delle tantissime imprese dell'Unione Europea che dipendono da questi servizi di trasporto marittimo containerizzato".

Le preoccupazioni in ordine alla concorrenza della Commissione

La transazione proposta comporterebbe la combinazione di due importanti compagnie di navigazione containerizzate di linea.

La Maersk Line è la più grande compagnia di navigazione containerizzata, mentre la HSDG è la numero nove a livello mondiale.

Come diversi altri vettori, la Maersk Line e la HSDG offrono i propri servizi in rotte di traffico attraverso accordi di cooperazione con altre compagnie di navigazione.

Tali accordi sono noti come "consorzi" od "alleanze" e si basano su accordi di

condivisione delle navi in cui i membri decidono congiuntamente in ordine all'organizzazione della capacità, agli orari ed ai porti di scalo, che sono tutti quanti importanti parametri della concorrenza.

La Commissione ha esaminato gli effetti della fusione sulla concorrenza in questo specifico mercato della navigazione di linea



containerizzata riguardo a diciassette rotte di traffico che collegano l'Europa con le Americhe, l'Asia, il Medio Oriente, l'Africa e l'Australia/Nuova Zelanda.

La Commissione ha constatato che la fusione, così come era stata notificata in origine, avrebbe creato nuovi collegamenti fra le entità in precedenza non connesse Maersk Line e cinque dei consorzi cui appartiene la HSDG (Eurosal 1/SAWC, Eurosal 2/SAWC, EPIC 2, CCWM/MEDANDES e MESA).

Secondo l'analisi della Commissione, ciò avrebbe comportato effetti anticoncorrenziali sulle corrispondenti cinque rotte di traffico (Nord Europa e l'America centrale/Caraibi; Nord Europa e Costa Occidentale del Sud America; Nord Europa e Medio Oriente; Mediterraneo e Costa Occidentale del Sud America; infine, Mediterraneo e Costa Orientale del Sud America)

In particolare, questi collegamenti avrebbero potuto consentire all'organismo derivante dalla fusione di influenzare parametri fondamentali della concorrenza, come la capacità, per una porzione assai grande di quei mercati, a detrimento dei loro clienti commerciali e, in definitiva, dei consumatori.

La transazione proposta avrebbe altresì creato: a) collegamenti limitati fra la Maersk e la HSDG nei mercati del trasporto marittimo a corto raggio e dei

"servizi irregolari" (trasporti marittimi non programmati a richiesta), così come b) collegamenti limitati fra le attività delle due compagnie di navigazione nel trasporto marittimo containerizzato di linea e nei settori dei terminal container, del rimorchio in porto, delle spedizioni di merci, della produzione di contenitori e del trasporto terrestre in cui la Maersk Line ed altre società appartenenti al gruppo Maersk sono attive.

Tuttavia, in entrambi questi campi, la Commissione non ha riscontrato preoccupazioni circa la concorrenza, in particolare perché diversi altri fornitori di servizi sono attivi in questi mercati.

Gli impegni proposti

Al fine di dissipare le preoccupazioni in ordine alla concorrenza della Commissione, la Maersk si è offerta di far terminare la partecipazione della HSDG ai cinque consorzi (Eurosal 1/SAWC, Eurosal 2/SAWC, EPIC 2, CCWM/MEDANDES and MESA).

Questa iniziativa eliminerà del tutto i problematici collegamenti fra la Maersk Line ed i consorzi della HSDG che sarebbero stati indotti dalla transazione.

La HSDG continuerà ad effettuare operazioni nell'ambito dei cinque consorzi nel periodo di preavviso al fine di garantirle un'uscita regolare.

Tuttavia, un fiduciario di monitoraggio assicurerà che nessuna informazione anti-concorrenziale venga condivisa fra questi cinque consorzi e l'ente derivante dalla fusione nel corso del periodo di preavviso.

Alla luce dei rimedi proposti, la Commissione ha concluso che la proposta di transazione così come modificata non avrebbe più sollevato preoccupazioni in ordine alla concorrenza.

La decisione è condizionata alla completa conformità agli impegni presi.

Compagnie di navigazione e prodotti

La HSDG effettua operazioni con 130 navi portacontainer.

La compagnia di navigazione commercializza i propri servizi attraverso il proprio marchio Hamburg Süd a livello globale ed i suoi marchi CCNI (Cile) e Aliança (Brasile).

La HSDG fa parte di diversi consorzi ed in particolare quelli riportati nella tabella sottostante.

La Maersk Line effettua operazioni con 611 navi portacontainer, 324 delle quali sono noleggiate e vende i propri servizi di trasporto marittimo containerizzato di linea in tutto il mondo.

La compagnia di navigazione commercializza i propri servizi attraverso i marchi Maersk Line, Safmarine, SeaLand (interamericano), MCC Transport (interasiatico) e SeaGo Line (intereuropeo).

Inoltre, il gruppo Maersk fornisce anche servizi terminalistici containerizzati, servizi di spedizione di merci, trasporto terrestre, produzione di container e servizi di rimorchio in porto.

Rotta di traffico	Consorzio
Nord Europa - America centrale / Caraibi	Eurosal 1/SAWC
Nord Europa - Costa Occidentale del Sud America	Eurosal 2/SAWC
Nord Europa - Medio Oriente	EPIC 2
Mediterraneo - Costa Occidentale del Sud America	CCWM/MEDANDES
Mediterraneo e Costa Orientale del Sud America	MESA

Regole e procedure di controllo della fusione

La transazione è stata notificata alla Commissione il 20 febbraio scorso.

La Commissione ha il compito di valutare le fusioni ed acquisizioni che coinvolgano società con un giro d'affari superiore a certe soglie (v. Articolo 1 del Regolamento sulle Fusioni) e di evitare i concentramenti che possano notevolmente impedire la concorrenza nello Spazio Economico Europeo od in qualche sua parte considerevole.

La stragrande maggioranza delle fusioni notificate non presentano problemi di concorrenza e vengono approvate dopo un controllo di ordinaria amministrazione.

Dal momento in cui una transazione viene notificata, la Commissione generalmente dispone di 45 giorni lavorativi complessivi per decidere se concedere l'approvazione (Fase I) o dare il via ad un'indagine approfondita (Fase II).

(da: hellenicshippingnews.com, 11 aprile 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO CINA-EUROPA CONTINUA A VOLARE IN ALTO

I treni merci raramente attirano l'attenzione dei media rivolti al grande pubblico.

Peraltro, l'arrivo il 18 gennaio presso il terminal London Eurohub della DB Cargo a Barking, nella zona orientale di Londra, è stato leggermente diverso.

Il treno da 34 TEU aveva viaggiato più di 12.000 km alla volta della Gran Bretagna da Yiwu nella Cina orientale ed è stato il primo servizio merci di sempre a completare il viaggio.

Il treno, al quale sono occorsi 18 giorni per transitare attraverso otto paesi, ha ricevuto un benvenuto da VIP, con ballerini della Danza del Leone cinese e troupe di televisioni di tutto il mondo ammassate a commentare il suo arrivo.

Tale forte interesse è dovuto al potenziale del trasporto merci ferroviario transeuroasiatico diretto alla volta delle imprese britanniche di logistica e spedizioni.

Il viaggio ha richiesto circa la metà del tempo occorrente per un simile viaggio marittimo ed è costato approssimativamente la metà di un viaggio di trasporto merci aereo equivalente.

"Questo momento è stato importante per dimostrare che siamo in grado di far viaggiare il treno in meno di 18 giorni alla volta del Regno Unito" ha dichiarato Carsten Pottharst, amministratore delegato del gruppo svizzero InterRail, l'operatore del servizio, il quale ha aggiunto che la sua società spera di aggiungere altri servizi britannici in futuro.

"Ciò dipende da quanta merce da trasportare riusciremo ad ottenere dal Regno Unito alla Cina: se vogliamo avere più treni in direzione est, dovrebbe essercene di più".

L'ottimismo di Pattharst riflette la recente crescita del mercato del trasporto merci ferroviario Cina-Europa.

Londra è ora la 15^a città europea servita da treni diretti dalla Cina che collegano destinazioni in Germania, Polonia, Paesi Bassi, Belgio, Italia e Spagna su una rete transcontinentale di oltre 40 direttrici.

I treni raggiungono l'Europa utilizzando la tratta meridionale della Ferrovia



Transiberiana dalla settentrionale oppure, come nel caso del convoglio londinese, transitando attraverso la Cina occidentale ed il Kazakhistan collegandosi alla Transiberiana ad Ekaterinburg.

Il treno di Barking è stato caricato con una varietà di beni di consumo ed articoli fi abbigliamento provenienti

da fornitori all'ingrosso nella zona di Yiwu.

I treni diretti alla volta dell'Europa trasportano anche prodotti informatici ad alta tecnologia come i computer laptop ed i telefoni cellulari prodotti da società multinazionali in fabbriche della Cina occidentale.

Infatti, la Hewlett Packard viene considerata la pioniera del primissimo treno merci Cina-Europa, che aveva inviato laptop e monitor LCD da Chongqing a Duisburg nel 2011.

La velocità del servizio lo rende particolarmente attraente per tali fornitori al fine di far fronte a finestre di vendita rigorose.

La cosa è specialmente vantaggiosa per i produttori situati in luoghi molto distanti dalla costa cinese e vettori e spedizionieri come la DHL, la Geodis, la Haltrans, la Essers e la Wagonborg hanno risposto a questa domanda, presentando opportunità per le società come la InterRail, che ha condotto i suoi primi test di trasporto merci ferroviario intermodale nel 2012.

Essa ha iniziato ad effettuare servizi regolari di treni-blocco nel 2014, crescendo di oltre il 250% da allora.

Dal proprio hub di Yiwu, e lavorando in stretta collaborazione con le partecipate delle Ferrovie Cinesi CRCT e CRIMT, la InterRail ora serve Duisburg e Madrid due volte alla settimana e ha istituito un servizio di ritorno Madrid-Duisburg-Yiwu.

Essa ha inoltre recentemente effettuato un servizio di collaudo alla volta di Riga in Lettonia.

"I servizi Cina-Europa ed Europa-Cina rappresentano approssimativamente un quinto degli introiti complessivi del nostro gruppo" afferma Hans Reinhard, presidente del gruppo InterRail.

"Ci aspettiamo una ulteriore crescita di almeno il 150% da qui al 2020".

Fra gli altri operatori di spicco c'è la Felb (Far East Land Bridge), appartenente per il 75% alla RZD (Ferrovie Russe).

La Felb ha iniziato ad operare nel 2008 ed ora assicura regolari servizi intermodali "Rapidi" di 14-18 giorni utilizzando la Transiberiana fino a Malaszewicze, Varsavia, Amburgo, Duisburg e Milano da Suzhou, Changsha, Shenyang e Changchun, con viaggi di ritorno alla volta di Shenyang e Suzhou.

Essa offre altresì servizi LCL (containerizzati a carico parziale) da Suzhou ed Incheon (Corea), nonché importazioni/esportazioni da Suzhou e Guangzhou a Mosca.

La rete logistica della società si allunga fino a Qingdao, Pechino, Tianjin, Dalian, Yingkou, Pusan, Tokyo e Kobe.

Anche la DB (Ferrovie Tedesche) è pesantemente coinvolta nel trasporto merci ferroviario transcontinentale.

Essa ha costituito la TEL (Trans Eurasia Logistics) con la RZD nel 2008, che funge da operatore ferroviario neutrale, movimentando operazioni di trasporto e coordinando gli accordi di acquisizione e le società ferroviarie che forniscono la trazione lungo la tratta.

La DB Schenker serve altresì clienti e città in tutta la Cina, effettuando consegne in destinazioni situate in Germania e Polonia.

Volumi più alti

Questa rete in crescita e la frequenza di servizio si traducono inevitabilmente in volumi più alti.

La DB afferma che più di 40.000 TEU sono stati trasportati fra Cina e Germania nel 2016, un record, e che essa si aspetta che questa cifra cresca sino a 100.000 unità da qui al 2020, oltre il triplo del quantitativo trasportato nel 2014.

I risultati del 2016 della RZD Logistics rivelano una tendenza simile e la partecipata della RZD riferisce che i treni in transito dalla Cina all'Europa hanno trasportato 73.000 TEU sulla rete russa l'anno scorso.

Peraltro il recente picco di traffico non è stato indotto solamente dalla crescita di mercato organica.

La volontà politica proveniente dall'est, nello specifico la strategia Una Cintura

Una Via cinese, che era stata annunciata nel 2013 e formalmente adottata dal presidente Xi Jinping nel 2015, viene citata quale fattore primario della recente impennata dei volumi.

La strategia è finalizzata al ripristino dell'antica "Via della Seta" dalla Cina all'Europa incoraggiando gli investimenti nelle reti di trasporto e logistica eurasiatiche, compresa la



ferrovia, per dare impulso ai traffici ed agli investimenti cinesi, nonché all'integrazione economica.

Oltre 40 protocolli d'intesa ed accordi di cooperazione sono stati siglati con paesi lungo la direttrice dal 2013.

E secondo Wing Chu, economista di primi livello presso lo Hong Kong Trade Development Council, la Una Cintura Una Via viene considerata come un piano di cooperazione a lungo termine.

"Nei prossimi anni vedremo la Cina perseguire tale via in modo convinto, non solo a livello governativo lavorando a più stretto contatto con i paesi di Una Cintura Una via, ma anche particolarmente a livello aziendale ed imprenditoriale mediante l'incremento dei traffici e degli investimenti nei suddetti paesi" afferma Chu.

"La ferrovia è un importante fattore nell'ambito di questo sviluppo macroeconomico".

Il grado con il quale la Cina è impegnata nelle ambizioni ferroviarie relative alla strategia è divenuto evidente a giugno del 2016.

Otto treni merci transeuroasiatici sono partiti da otto città cinesi simultaneamente l'8 giugno, diretti a destinazioni in tutta Europa.

Tutti quanti trasportavano TEU di color blu reale, con il nome del nuovo servizio CR (China Railway) Express stampato su ognuna delle unità da 40 piedi.

Gli stessi contenitori del CR Express hanno effettuato il viaggio alla volta di Barking e società come la InterRail e la Felb dispongono ora dell'opzione di utilizzare questi container, in proprio o noleggiandoli ad altri situati ovunque, per i loro servizi ferroviari transeuroasiatici.

Come i contenitori con il marchio delle compagnie di navigazione che adesso si vedono in giro per il mondo, le migliaia di TEU blu ora in circolazione diffondono il marchio Cina.

Il ruolo della ferrovia nella Una Cintura Una via è sostenuto dai finanziamenti per i servizi di trasporto merci transcontinentali adesso offerti dai governi regionali cinesi.

Infatti, Reinhard ed il direttore marketing della Felb Leonardo Vender ammettono che il Fondo Nuova Seta è la ragione principale per cui essi sono stati in grado di accrescere i propri rispettivi servizi di così tanto ed in un così breve periodo di tempo.

Anche se Chu afferma che il livello delle sovvenzioni non è chiaro – alcuni ritengono che essi potrebbero coprire grosso modo la metà dei costi – l'intento generale è che la ferrovia rappresenti il 25% delle merci trasportate dalla Cina occidentale ed interna all'Europa con l'obiettivo a lungo termine di rendere redditizi questi servizi.

Attualmente la ferrovia costituisce meno dell'1% di tutte le esportazioni dalla Cina.

"Disponendo della ferrovia, così come facendo uso del trasporto aereo e marittimo, le industrie e le città di queste regioni possono ora scegliere come vogliono trasportare i propri prodotti" afferma Chu.

Tuttavia, per diventare un servizio davvero redditizio, ci sono alcuni ostacoli che il trasporto merci ferroviario transeuroasiatico deve superare.

Miglioramenti

Anche se i tempi di viaggio sono certamente migliorati – si dice che alcuni treni da Chengdu alla Polonia abbiano completato il viaggio in 10,5 giorni – c'è ancora spazio per miglioramenti all'infrastruttura ed al processo logistico.

Investimenti senza precedenti nelle infrastrutture ferroviarie cinesi nel corso dell'ultimo decennio stanno a significare che le sue città più importanti sono ora ben collegate.

Anche i collegamenti ferroviari con le strutture logistiche stanno migliorando, mentre la Russia ha investito miliardi di rubli negli ultimi anni per migliorare la capacità ed incrementare la velocità di crociera sulla Transiberiana.

Anche il Kazakhistan è impegnato in un programma di aggiornamento ferroviario da 2,7 miliardi di dollari USA che comprende 724 km di binari così come locomotive e carri merci, ed il suo presidente Nursultan Nazarbayev è da lungo tempo un sostenitore del ripristino della Via della Seta.

Tale programma è forse espresso al meglio dalla realizzazione del progetto Khorgos Gateway.

Situato al confine fra Kazakhistan e Cina, il futuro hub logistico ed industriale è presentato come il nuovo Dubai e copre una colossale area di 5.470 ettari.

Essa comprende il Khorgos Gateway Inland Container Dock da 129,8 ettari, una stazione per il cambio dello scartamento ferroviario per la tratta transeuroasiatica, che ha una capacità per sei treni alla volta, e può lavorare 580.000 TEU all'anno.

Tuttavia, la qualità delle infrastrutture ferroviarie in alcuni degli altri paesi di transito al di fuori dei corridoi-chiave non arriva a questo standard, cosa che paralizza il progresso.

Anche se la InterRail effettua un servizio quindicinale fra Yiwun e Teheran e la

Turchia è servita attraverso il Mar Caspio ed il Mar Nero, si tratta di servizi simbolici e non di base.

Anche il desiderio delle Ferrovie Cinesi di un terzo collegamento transeuroasiatico da Kunming attraverso Myanmar, Bangladesh, India, Pakistan, Iran, Turchia ed Europa è ancora lontano dal realizzarsi.

Quale partecipante alla Una Cintura Una Via, la Cina sta

spingendo, e notevolmente finanziando, un vasto programma di investimenti in infrastrutture euroasiatiche.



La China Development Bank stima che 900 progetti infrastrutturali della Una Cintura Una Via per un valore di 890 miliardi di dollari USA che spaziano dalla ferrovia alla strada, ai porti ed agli oleodotti sono in programma o in corso in 64 paesi.

Ci si aspetta che le banche politiche cinesi come la China Development Bank e la China ex-Im Bank facciano la parte del leone in ordine ai finanziamenti.

Tuttavia, la Cina sta introducendo metodi aggiuntivi per far fronte all'inevitabile divario d'investimento: il Fondo Via della Seta da 40 miliardi è stato istituito a

gennaio 2014 per supportare tali progetti e la AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) d'ispirazione cinese costituita a gennaio 2016 tenendo conto della Una Cintura Una Via ha 57 membri ed offre un ulteriore stanziamento di 100 miliardi di dollari USA.

Nel 2015, ciò si è tradotto in investimenti per 15 miliardi di dollari USA in iniziative correlate alla Una Cintura Una Via da parte della Cina e ad un corrispondente investimento di 8,2 miliardi di dollari USA da parte di singoli stati.

Si prevede che queste cifre aumentino notevolmente nel 2016 e 2017.

La cosa notevole, peraltro è che non ci sono solamente i muscoli finanziari cinesi a supporto di questi progetti.

La Cina si sta rivolgendo sempre più ai fondi pensionistici internazionali, alle compagnie di assicurazione, ai fondi sovrani d'investimento e ai capitali di rischio privati per supportare i propri piani.

Henry Tilman, presidente ed amministratore delegato della Grisons Peak, una banca d'investimento con sede a Londra, ha dichiarato al *Financial Times* a maggio 2016 che queste istituzioni sono sempre più attratte dai ritorni a lungo termine del 6-8% in alcune infrastrutture collegate alla Una Cintura Una Via.

Anche le istituzioni statali vi sono interessate.

La IE Singapore, il Consiglio per il Commercio e lo Sviluppo statale, si è associata alla China Construction Bank per finanziare i progetti della Una Cintura Una Via per un valore di 22 miliardi dollari USA.

Inoltre, Chu afferma che anche le istituzioni finanziarie di Hong Kong, la tradizionale fonte della finanza cinese, stanno guardando da vicino all'iniziativa della Una Cintura Una Via.

Molti di questi investimenti saranno finalizzati al miglioramento dei processi logistici per la ferrovia.

L'attraversamento delle frontiere ed il passaggio dallo scartamento di 1.435 mm a quello di 1.520 mm e ritorno restano una notevole difficoltà ed un ostacolo alla riduzione dei tempi di viaggio.

Vender afferma che la capacità presso molte stazioni di confine in particolare rappresenta una preoccupazione e richiede miglioramenti, specialmente dal momento che i flussi delle merci trasportate continuano ad incrementarsi.

Anche l'accesso alla rete europea è un problema a causa delle attuali limitazioni alla velocità ed agli slot.

Allo stesso modo, anche se le procedure alle frontiere sono state notevolmente migliorate negli ultimi anni in seguito all'avvento dell'Unione Doganale Eurasiatica, che consente l'uso di un unico foglio identificativo per un singolo TEU – riducendo i tempi di trasferimento da qualcosa come tre giorni in precedenza ad un massimo di sei ore adesso – Reinhard ritiene che ci sia ancora spazio per un potenziamento.

"Potrebbero esserci ulteriori miglioramenti in ordine al trasferimento elettronico dei dati fra ferrovie ed operatori con l'obiettivo di minimizzare lo scambio di documentazione cartacea" afferma.

"In secondo luogo, avrebbe senso il consolidamento alla frontiera dei treni in ingresso alla CSI allo scopo di consentire il loro uso completo quando è possibile effettuare treni più lunghi nella CSI.

I treni potrebbero essere smistati in convogli di minore lunghezza ai sensi della lunghezza massima europea".

Inoltre, le modifiche alle procedure doganali potrebbero aggiungere una nuova



dimensione a quelli che al momento sono soltanto servizi da punto a punto.

Anche se il trasporto marittimo alla volta dei lucrosi mercati dell'Europa occidentale ha indotto la crescita agli inizi, Che afferma che solo quando i treni potranno catturare merci nei paesi in cui transitano la ferrovia transeuroasiatica realizzerà il proprio vero potenziale.

"Se vogliamo assistere ad una grossa crescita dei volumi, allora deve verificarsi qualche adeguamento per far sì che i treni fermino in altri paesi lungo la tratta per caricare e scaricare merci" dichiara Chu.

"La Cina sta spingendo forte per negoziare con altri paesi le operazioni del CR Express al loro interno al fine di incoraggiare la cooperazione affinché questo accada e per catturare altre attività".

Europa-Cina

C'è inoltre la pressante esigenza di dare impulso al trasporto di merci sui treni di ritorno dall'Europa alla Cina.

Malgrado la Cina sia il secondo partner commerciale in ordine di grandezza per l'Unione Europea dopo gli Stati Uniti, nonché una delle sue maggiori fonti singole di esportazione, l'affidamento dell'Europa sulle importazioni cinesi a buon mercato ha significato che nel 2016 c'è stato uno squilibrio commerciale di 174 miliardi di dollari USA.

Ciononostante, la Cina è ora il mercato di esportazione dalla crescita più rapida per l'Europa ed i traffici complessivi si sono incrementati sensibilmente.

In seguito al picco del 37,7% dal 2010 al 2011, quando il valore delle esportazioni era aumentato sino a 113,45 miliardi di euro, ed all'ulteriore incremento dal 2011 al 2012 per 136,42 miliardi di euro, la crescita era continuata per le esportazioni per un valore di 170,14 miliardi di euro nel 2016, allo stesso livello delle cifre del 2015.

Ci si aspetta che la tendenza continui, in particolare in seguito alla sottoscrizione di un esaustivo Accordo di Investimento Unione Europea-Cina a novembre del 2013, che allevia le limitazioni inerenti all'accesso al mercato e fornisce una struttura giuridica più sicura e più semplice.

Tutto ciò offre un significativo potenziale per il trasporto merci ferroviario.

Attualmente le esportazioni europee alla volta della Cina si concentrano sui macchinari ed equipaggiamenti, sulle auto, sugli aerei e sui prodotti chimici.

Tuttavia, Chu afferma che la forte domanda in Cina, in particolare nell'ovest del paese, per merci di lusso europee come gli articoli di moda ed i prodotti alimentari surgelati di prima qualità, potrebbe stimolare l'interesse per spedizioni ferroviarie più rapide.

Chu aggiunge che il governo cinese sta compiendo il passo senza precedenti di incoraggiare le importazioni per ferrovia.

Peraltro è improbabile che questo possa riequilibrare la bilancia commerciale e la ferrovia deve avere la flessibilità di servire più destinazioni lungo la tratta.

La Russia è la destinazione ovvia per questo.

Tuttavia, poiché le sanzioni economiche di rappresaglia come quelle imposte dall'occidente nel 2014 hanno bloccato l'esportazione di prodotti agricoli in Russia, ai vettori europei è stato impedito l'ingresso in questo potenzialmente lucroso mercato.

Reinhard afferma che il trasporto Russia-Europa di InterRail è stato quasi del tutto cancellato e che le spedizioni in transito di alcuni prodotti sono adesso vietate.

Ma poiché Reinhard cita le grandi opportunità per incoraggiare più vettori e spedizionieri con sede in Europa ad utilizzare il trasporto merci ferroviario alla volta della Cina, sembra che la questione russa si possa escludere al momento attuale.

"Alcuni clienti europei della logistica devono ancora comprendere del tutto come essi possano integrare i servizi di trasporto merci ferroviario all'interno dei propri sistemi logistici interni" dichiara.

Reinhard aggiunge che la InterRail è già attiva nell'Asia centrale e prevede che in seguito agli incrementi attesi del prezzo del petrolio le economie di questi paesi miglioreranno, dando impulso alla domanda dei propri servizi.

Vender afferma che la Felb non ha subito alcuna limitazione delle attività dalla Russia e che essa sta osservando ulteriori opportunità di crescita in Corea e Giappone e "virtualmente in ogni località lungo la ferrovia Transiberiana".

Spiega poi che è compito della società e degli spedizionieri quello di rendere visibili ai clienti la disponibilità ed i vantaggi di questi servizi.

"Una ulteriore espansione è imminente dal momento che stiamo esplorando nuove opzioni al servizio dei paesi nordici, della Francia e verosimilmente della Spagna" afferma Vender.

"Non escludiamo Taiwan e le Filippine, che un giorno potrebbero trarre vantaggio dai nostri servizi ferroviari".

Tuttavia, poiché le sovvenzioni ai servizi diretti ad ovest dovrebbero terminare nel 2020, sia Vender che Reinhard sono cauti circa le prospettive al di là di questa data.

La speranza è che l'offerta di servizi di trasporto merci ferroviario transeuroasiatici sia abbastanza abbondante e matura da diventare autosufficiente a partire da quel momento.

E poiché sta crescendo l'entusiasmo nei paesi di transito dal momento che essi traggono vantaggio dal miglioramento delle infrastrutture e dalla relativa crescita economica, ci sono tutte le possibilità che la cosa si realizzi davvero.

La Cina quindi guiderà pure la Nuova Via della Seta, ma sembra che chiunque lungo la tratta sia autorizzato a salire a bordo.

"Pensiamo che l'era dell'alternativa ferroviaria fra Cina ed Europa sia appena iniziata" afferma Vender.

(da: railjournal.com, 18 aprile 2017)

TRASPORTO STRADALE

SI RAFFORZA L'AZIONE COLLETTIVA DELL'ASSOCIAZIONE AUTOTRASPORTATORI DEL REGNO UNITO CONTRO IL CARTELLO DEI PRODUTTORI DI CAMION EUROPEI

La causa pendente contro il cartello dei produttori di camion europei che si sarebbero messi d'accordo ed avrebbero cospirato in ordine ai prezzi dei veicoli ed alle emissioni ha raggiunto una nuova fase con la pubblicazione questa settimana della decisione della Commissione Europea per la composizione della controversia in materia.

Essa ha soffiato sul fuoco di coloro che propongono un'azione collettiva del tipo che così spesso si vede oltre Atlantico, al fine di rimborsare quegli operatori di autotrasporto che ci hanno rimesso.

Alla loro avanguardia c'è la RHA (Road Haulage Association) che, avendo ottenuto la versione non riservata della decisione della Commissione Europea, afferma che essa serve a rafforzare di molto la propria determinazione a portare avanti un'azione legale contro i produttori allo scopo di rivendicare il costo del pagamento indebito per i propri associati.

L'organizzazione ricorre per le ditte di trasporto, che siano associate alla RHA o

meno, con le quali si metteranno in contatto se vorranno ottenere il rimborso.

Essa conferma inoltre che non c'è per nessun costo le ditte di autotrasporto che vorranno unirsi all'azione legale proposta che е chiunque sia interessato può esprimere la propria adesione presso l'associazione.



Le società accusate di attività antitrust sono fra le più importanti nel settore della produzione di camion: Volvo, DAF, Daimler, Fiat, Iveco, MAN e Renault sono solo alcuni dei nomi collegati all'indagine.

Poiché diversi fra i produttori (MAN, Daimler, Iveco, Volvo/Renault e DAF) hanno regolato i conti con la Commissione Europea in termini chiari ed inequivocabili, confermando la propria responsabilità in ordine all'infrazione

delle regole sulla concorrenza dell'Unione Europea in relazione ai fatti principali, la decisione non è così dettagliata come avrebbe potuto essere, essendo contenuta in poco più di trenta pagine.

Il documento della Commissione Europea tuttavia in effetti fornisce più di un'idea dell'estesa e diffusa natura del cartello, dando fondamentali particolari in relazione a come il cartello è stato organizzato ed a come i produttori di camion europei si siano collusi in maniera anticoncorrenziale sui prezzi dei camion e le tecnologie inerenti alle emissioni.

Il link alla versione provvisoria non riservata della decisione della Commissione Europea sul caso (n. 39824) è il seguente:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=1_3 9824.

I punti principali sono:

Fra il 1997 ed il 2004 si sono svolte diverse volte nel corso dell'anno riunioni anticoncorrenziali fra i dirigenti di punta delle ditte a livello di sede centrale in occasione di fiere commerciali ed altri eventi e ci sono stati regolari scambi telefonici e per posta elettronica.

Dal 2002 in poi, sono avvenuti regolarmente incontri fra responsabili delle attività delle partecipate tedesche delle ditte che poi avrebbero riferito alle proprie rispettive sedi.

- I produttori hanno armonizzato i propri rispettivi listini dei prezzi lordi in tutta la Zona Economica Europea all'esordio del cartello.
- Essi hanno cospirato in ordine agli incrementi dei prezzi lordi (e talvolta netti) per i camion medio-grandi in tutta la Zona Economica Europea.

Tale attività comprendeva lo scambio di dettagliati tabulati che mostravano i futuri prezzi che si intendeva praticare suddivisi per modello standard di camion di ogni produttore.

- I produttori hanno discusso la riduzione degli sconti al momento dell'introduzione dell'euro.
- I produttori si sono messi d'accordo sulla tempistica dell'introduzione di tecnologie relative alle emissioni dei veicoli nuovi, così come su quanto sovrapprezzo applicare per le tecnologie relative alle emissioni.

Questi punti danno un'idea di quanto profondamente abbiano attecchito questi illeciti accordi raggiunti nell'ambito del settore dell'autotrasporto e quanto dannosi essi possano essere, in particolare per gli operatori minori ed in particolare in un momento in cui le autorità sono davvero decise ad imporre

regole sempre più rigorose riguardo alle emissioni ed agli standard di visibilità dalla cabina di guida, tutte cose che comportano un inevitabile impulso alle vendite di nuovi camion per i produttori.

Ciò che è particolarmente irritante per quelli che conoscono il mercato sono la longevità ed il cinismo di coloro che vi sono coinvolti.

Ad esempio, dato che l'Euro VI è diventato lo standard, si sa che la collusione sui camion per compiti medio-grandi ha comportato conseguenze sul prezzo delle tecnologie per le emissioni sin dall'introduzione dell'Euro III.

Si pensa che questa attività abbia riguardato l'intera area compresa nella Zona Economica Europea e certamente la decisione della Comunità Europea si riferisce direttamente ad un periodo che va dal 17 gennaio 1997 al 18 gennaio 2011.

La RHA ha designato il ben noto studio legale specializzato in diritto dei trasporti Backhouse Jones per curare l'azione collettiva che essa intende esercitare contro i produttori di camion; maggiori particolari ed aggiornamenti possono consultarsi sul sito web dell'associazione.

(da: handyshippingguide.com, 11 aprile 2017)

INDUSTRIA

VERSO UNA TASSA PORTUALE PER I TERMINAL AUTOMATIZZATI?

Una delle maggiori questioni politiche dei prossimi decenni è rappresentata dal futuro del lavoro.

I progressi tecnologici sono tali che più della metà degli attuali posti di lavoro potrebbero essere automatizzati.

L'automazione potrebbe creare nuovi posti di lavoro, ma questi ultimi probabilmente non riusciranno a compensare quelli perduti.

Ciò ha conseguenze di vasta portata: senza correttivi, l'automazione eroderà le entrate fiscali, lo stato sociale e condurrà ad una distribuzione del reddito assai ineguale.

Abbastanza curiosamente, tali questioni sono per lo più assenti nell'attuale dibattito politico.

I porti potrebbero portare avanti quel dibattito?

I porti sono stati pionieri nell'automazione.

Molto tempo prima che diventasse di moda parlare della guida automatizzata o dei camion autonomi, vari porti avevano già i propri camion senza autista: i veicoli a guida automatizzata.

Questi processi di automazione, così come altri sviluppi per potenziare la produttività come la containerizzazione, hanno apportato perdite di posti di lavoro alle quali si è provveduto in modo più o meno soddisfacente.

La maggior parte di queste transizioni sono state agevolate dalla crescita dei traffici o da generosi pacchetti per il pensionamento anticipato.

Adesso i tempi potrebbero essere diversi.

La crescita dei traffici è stagnante e probabilmente non raggiungerà mai più il livello degli ultimi decenni.

Allo stesso tempo, la robotizzazione potrebbe far sì che oltre la metà degli attuali posti di lavoro scompaiano.

L'automazione terminalistica in tali circostanze potrebbe avere esiti molto diversi rispetto a quelli dei decenni precedenti e comportare un esubero di gente che probabilmente non troverebbe un altro posto di lavoro.

L'attrattività dei terminal automatizzati è agevolata dai governi che pagano il conto dei costi sociali.

Un importante costo sociale è rappresentato dalle mancate entrate fiscali: i



robot non pagano tasse e non consumano, di modo che non creano crescita economica.

C'è un limite alla capacità di assorbimento dello stato: chi paga i servizi pubblici se i robot si sono presi tutto il lavoro?

Chi comprerà le merci se gli esseri umani hanno finito di lavorare?

Non è sorprendente che la letteratura sull'automazione frequentemente suggerisca di prendere in considerazione l'introduzione di un reddito universale di base da finanziarsi con qualche sorta di tassa sui robot.

Un recente esempio di tale appello arriva da Bill Gates.

La maggior parte dei porti sono enti pubblici, di modo che dovrebbero badare all'impatto sui posti di lavoro.

Le ditte locali si aspettano che il porto sia produttivo, le comunità locali si aspettano che esso generi posti di lavoro.

Pertanto, qualsiasi progetto di automazione terminalistica potrebbe far sorgere preoccupazioni da parte delle autorità portuali, così come da parte delle città-porti e degli stati.

Perché dovrebbe essere di loro interesse perpetuare un sistema che favorisce l'automazione mediante la tassazione del lavoro, ma non tassando i robot?

La questione è delicata: non vogliamo reprimere l'innovazione e peraltro potrebbe esserci un vero problema con l'accelerazione dell'automazione.

Questa discussione è iniziata ma non sembra che abbia ancora preso slancio.

Il Parlamento Europeo ha discusso una tassa sui robot ma ha deciso di non procedere in materia.

Il candidato alla presidenza francese Benoit Hamon ha proposto un reddito universale di base ed imposte sui robot, ma la sua proposto ha ricevuto scarsa attenzione ed attualmente i sondaggi lo danno al quinto posto.

I porti potrebbero essere eccellenti luoghi per dare il via ad esperimenti politici sulla tassazione dell'automazione.

Ciò potrebbe contribuire al progresso su questioni quali: cosa tassare, come tassare, come collegare la tassa alla formazione ed alla riconversione dei lavoratori, se debba essere una tassa provvisoria e chi tassare, dovrebbero esserci altri oltre agli operatori terminalistici che possano contribuire alla attenuazione dei costi sociali?

I porti sono stati all'avanguardia dell'automazione; adesso dovrebbero essere i pionieri nella ricerca di soluzioni finalizzate ad attenuare l'impatto sociale dell'automazione.

(da: shippingtoday.com, 19 aprile 2017)

LOGISTICA

BOOM DEI CONTENITORI PER LA KUEHNE + NAGEL

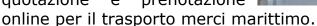
Il commercio elettronico contribuisce a portare i volumi containerizzati della Kuehne + Nagel sino al 9% in più per 1 milione di TEU nel primo trimestre dell'anno.

La Kuehne + Nagel ha appena riferito i propri risultati relativi al 1º trimestre del 2017.

Nel trasporto merci marittimo l'incremento del 9% dei volumi per oltre 1

milione di TEU è stato un risultato eccezionale, essendo essi cresciuti "più del doppio rispetto al mercato complessivo" dichiara la società.

La Kuehne + Nagel è il maggiore spedizioniere di merci via mare а livello globale del settore, nonché primissimi uno dei ad adottare sistema di un auotazione e prenotazione





Commentando i risultati della propria divisione trasporto merci marittimo la società afferma: "Il gruppo ha guadagnato notevoli quote di mercato in quasi tutte le direttrici di traffico, in particolare nelle relazioni transatlantiche e transpacifiche.

Il sistema di informazione alla clientela della Kuehne + Nagel, KN Login, ha dimostrato di essere un decisivo fattore di successo per il conseguimento di nuove attività".

Anche se la società ha incrementato "il rapporto costi-benefici" nelle proprie attività di trasporto merci marittimo, allo stesso tempo ha notato che "i margini hanno continuato a restare sotto pressione e pertanto sono stati al di sotto del livello dell'anno precedente e tuttavia stabili rispetto al quarto trimestre del 2016".

La Kuehne + Nagel ha altresì riferito di un significativo risultato nel proprio segmento di attività terrestre.

"Nei primi tre mesi del 2017, superando chiaramente la crescita del mercato, il fatturato si è incrementato del 5% rispetto all'anno prima.

I volumi più alti nel groupage, nei trasporti a carico completo e nelle attività intermodali e l'aumento della domanda di soluzioni specifiche di settore, in particolare per quelli dei farmaci e delle mostre ed eventi, hanno contribuito allo sviluppo positivo.

La continuazione del processo di automazione ha supportato il miglioramento delle prestazioni operative con la conseguenza di un incremento del 75% del risultato ante oneri finanziari" riferisce la società.

Nel complesso, il fatturato netto della società si è incrementato del 7,2% per 4,299 milioni di franchi svizzeri ed il profitto lordo è stato in aumento del 3,5% per 1,648 milioni di franchi svizzeri.

(da: worldcargonews.com, 20 aprile 2020)

LEGISLAZIONE

LIMITI D'IMBALLAGGIO PER I CARICHI CONTAINERIZZATI: IL CASO MAERSK TANGIER

Il Maersk Tangier è la prima causa inglese a prendere in considerazione i limiti d'imballaggio per i carichi containerizzati ai sensi delle Regole dell'Aja-Visby.

Il Consigliere della Regina Robert Thomas Benjamin Coffer è stato il legale comparso a nome dei ricorrenti vincitori.

La sentenza del giudice Andrew Baker, emessa il 19 aprile, è significativa per un certo numero di aspetti:

- il tribunale ha sancito che le Regole dell'Aja-Visby erano applicabili obbligatoriamente, nonostante il fatto che il vettore avesse rilasciato lettere di vettura anziché polizze di carico;
- il magistrato non ha voluto tener conto del caso El Greco contro Mediterranean Shipping [2004] 2 Lloyd's Rep 537, in cui la Corte Federale d'Australia aveva stabilito che l'articolo IV della regola 5(c) richiede che i carichi vengano elencati nella polizza di carico "come imballati";
- il tribunale ha fornito ulteriori direttive su ciò che costituisce una "unità" nelle Regole dell'Aja-Visby, in seguito alla decisione di Sir Jeremy Cook nel caso Agasia [2016] 2 Lloyd's Rep 510.

La sentenza contiene anche un'utile guida in ordine a come i limiti d'imballaggio in entrambe le serie di regole debbano essere calcolati in pratica.

I fatti

Il ricorso ha avuto origine in relazione ai danni ad un carico di grandi tranci di tonno non imballati inseriti all'interno di tre contenitori refrigerati nel corso di un trasporto effettuato dalla linea di navigazione containerizzata Defendant.

Al giudice è stato chiesto di definire un certo numero di questioni preliminari relativi ai limiti d'imballaggio.

Le Regole dell'Aja-Visby erano applicabili obbligatoriamente?

Era convincimento comune il fatto che i contratti di trasporto inizialmente contemplassero il rilascio di polizze di carico, ma che dopo i ritardi verificatisi nel corso del trasporto le parti avessero concordato che invece venissero rilasciate lettere di vettura, al fine di evitare ulteriori ritardi nel porto di scarico.

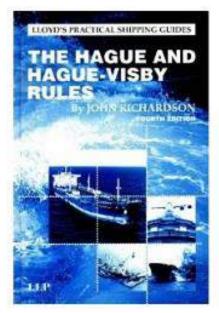
Le Regole dell'Aja-Visby si applicano solo ai contratti di trasporto "coperti da una polizza di carico" [articolo I(b)].

Una lettera di vettura non è una polizza di carico ai sensi delle Regole dell'Aja-Visby: caso Rafaela S [2005] 2 AC 423.

Il vettore ha pertanto sostenuto che, poiché era stata rilasciata un lettera di vettura, le Regole dell'Aja-Visby non fossero applicabili.

Il ricorrente aveva sostenuto con successo che le Regole dell'Aja-Visby ciononostante avessero forza di legge in relazione ai contratti di trasporto, alla luce della Legge sul Trasporto delle Merci per Mare del 1971.

La questione rilevante non è se una polizza di carico fosse stata realmente



rilasciata, ma se il rilascio di una polizza sia contemplato ai sensi del contratto: questo è stato stabilito da una serie di casi inglesi e del Commonwealth in cui le polizze di carico erano state contemplate ma non rilasciate, di solito nel caso in cui il carico fosse stato danneggiato nel corso della caricazione e pertanto non fosse stato mai realmente spedito (ad esempio, si veda il caso Pyrene contro Scindia [1954] 2 QB 402).

Il giudice perciò aveva accettato le argomentazioni del ricorrente secondo cui le Regole dell'Aja-Visby

potessero applicarsi non solo dove non fosse stata rilasciata alcuna polizza di carico od altro documento di trasporto ma anche dove fosse stata rilasciata una lettera di vettura al posto di una polizza di carico.

In tal caso, il contratto era "coperto da una polizza di carico" ai sensi dell'articolo I8b).

Che cosa è una "unità" ai sensi delle Regole dell'Aja e delle Regole dell'Aja-Visby?

Il vettore ha sostenuto che non poteva dirsi che i singoli tranci di tonno costituissero "unità" perché essi non avrebbero potuto essere spediti unitizzati (ad esempio in una nave reefer) senza un ulteriore imballaggio.

Ciascun trancio di tonno pesava approssimativamente da 20 a 70 kg e non era imballato.

Nel caso The Aqasia [2016] 2 Lloyd's Rep 510, Sir Jeremy Cook ha recentemente stabilito che "unità" significa "unità fisica per la spedizione" di modo che non c'erano "unità" in un carico alla rinfusa.

Ciò peraltro non ha affrontato la questione di cosa fosse richiesto affinché un articolo fisico costituisse una "unità fisica per la spedizione".

Era già chiaro che non tuti gli articoli fisici costituiscano "unità": nel caso Bekol B.V. contro Terracina Shipping Corporation ("The Jamie") (non riportato, 13 luglio 1988), il giudice Leggat aveva sancito che i singoli pezzi di legno avrebbero costituito "unità" se non fossero stati impacchettati assieme per la spedizione.

L'impacchettatura dei pezzi ha avuto l'effetto di far diventare i pacchi "imballaggi" facendo sì che ciascun trancio non potesse costituire una unità.

Alcune considerazioni in ordine al reale imballaggio del carico sono pertanto necessarie per stabilire se un particolare articolo del carico rappresenta una unità.

Il giudice ha respinto l'argomentazione del vettore secondo cui il test pertinente dovrebbe essere se gli articoli fisici potessero essere stati spediti unitizzati senza alcun ulteriore imballaggio.

Se così fosse, i singoli articoli non sarebbero unità, ma invece farebbero parte di un singolo imballo.

Se no, ogni articolo fisico è una "unità".

I container non costituscono un "imballaggio" alla luce della decisione della Corte d'Appello nel caso The River Gurara [1998] 1 Lloyd's Rep 225.

Riguardo ai fatti del caso The Maersk Tangier, i singoli tranci di tonno erano perciò "unità".

Il caso El Greco e l'elenco dei carichi ai sensi dell'articolo IV.5(c)

L'articolo IV.5(c) delle Regole dell'Aja-Visby stabilisce che "laddove un contenitore, un pallet od un simile dispositivo di trasporto viene utilizzato per consolidare le merci, il numero degli imballaggi o delle unità elencati nella polizza di carico come imballati in tale dispositivo di trasporto saranno considerati come il numero degli imballaggi od unità agli effetti di questo comma per quanto attiene questi imballaggi od unità".

Che cosa viene richiesto perché il numero di imballaggi od unità venga elencato in modo sufficiente agli effetti della regola?

Finora, l'unica guida disponibile al riguardo era stata la decisione della Corte Federale d'Australia in ordine al caso El Greco contro Mediterranean Shipping.

In quella occasione, il parere maggioritario aveva sancito che la regola richiedeva chiarezza quanto alla polizza di carico non solo circa quanti articoli fossero contenuti all'interno di un container ma anche se quegli articoli fossero stati imballati assieme.

Per tale ragione, una polizza di carico che si limitasse a riferirsi ad "un container che si dice contenga 200.945 pezzi" non era un elenco sufficiente: essa non elencava il numero dei pezzi del carico nel contenitore "come imballati".

Il giudice Andrew Baker non ha voluto seguire il ragionamento maggioritario.

Il giudice aveva stabilito che l'art. IV.5(c) non richiede l'elencazione del carico "come imballato".

Esso si limita a richiedere che il numero degli imballaggi od unità all'interno del container sia dichiarato con precisione nella polizza di carico.

Nel caso in questione, le lettere di vettura dichiaravano che il contenitore conteneva un certo numero di tranci di tonno.

Ciascun trancio di tonno era in effetti una "unità".

Le lettere di vettura pertanto avevano elencato con precisione il numero di unità nei contenitori.

In base al ragionamento del giudice, lo stesso risultato sarebbe stato raggiunto nel caso El Greco, ma per una via diversa.

Nel caso El Greco, i singoli manifesti erano stati raggruppati insieme negli imballi.

Il numero dei manifesti non era perciò un elenco del numero degli "imballaggi" o delle "unità" nei contenitori.

Calcolo del limite

Il giudizio contiene altresì un'utile guida su come occorrerebbe calcolare i limiti applicabili.

Il giudice ha stabilito che il limite per imballaggio/unità si applica ad ogni singolo imballaggio.

Per tale motivo, se il limite è di 100 sterline per imballaggio e ce ne sono due nel container, uno dei quali subisce un danno di 500 sterline e l'altro ne subisce uno di 1 sterlina, la richiesta di risarcimento complessiva dovrà essere limitata a 101 (e non a 200) sterline.

(da: hellenicshippingnews.com, 19 aprile 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

COME L'OTTIMIZZAZIONE DELL'ASSETTO DELLA NAVE REALIZZA EFFICIENZE

L'efficienza energetica di una nave è determinata dalla sua progettazione, dal suo scafo e dalle condizioni delle macchine, nonché da come le operazioni della nave vengano concretamente effettuate in termini di velocità, pescaggio ed assetto.

In passato, le navi erano ottimizzate per una velocità ed un pescaggio.

Peraltro, nel corso del periodo vitale della nave essa assiste ad un sacco di diverse velocità e pescaggi.

Basti solo pensare alla conversione del settore del trasporto marittimo alla lenta navigazione nel corso degli ultimi anni, nello sforzo di controllare meglio i costi, come esempio del fatto che la nostra concezione di "una velocità, un pescaggio" sia stata abbandonata.

La Hapag-Lloyd ha fatto tutto il possibile per migliorare tale concezione ed a sua volta ha posto molta attenzione sull'ottimizzazione dell'assetto della nave che poi contribuisce a ridurre il consumo di olio combustibile.

E se il consumo di carburante di una nave diminuisce, anche le sue emissioni calano.

L'assetto di una nave descrive la sua posizione di galleggiamento nella direzione delle lunghezza, vale a dire se la prua o la poppa sono immerse nell'acque più o meno in profondità.



ASSETTO DI POPPA

L'assetto può anche avere un impatto significativo sulla domanda energetica di una nave per la propulsione nel corso della navigazione. L'assetto più efficiente per una particolare nave dipende dalla sua progettazione, dal pescaggio operativo e dalla velocità.



Il software della Hapag-Lloyd per l'ottimizzazione dell'assetto

Nel corso del 2016 la Hapag-Lloyd ha utilizzato un software per l'ottimizzazione dell'assetto su qualcosa come 86 navi le cui operazioni sono state gestite dalla compagnia di navigazione (60 di proprietà e 26 noleggiate).

Il software calcola la resistenza idrodinamica per ogni posizione di galleggiamento della nave considerando la resistenza al frangi-onda, la resistenza all'attrito e la resistenza alla pressione viscosa.

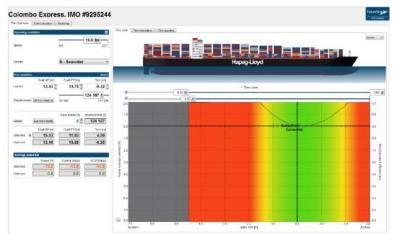
I metodi di calcolo utilizzano le equazioni RANSE (Reynolds-Navier-Strokes) che rappresentano lo stato dell'arte nei calcoli della dinamica dei fluidi.

Per ciascuna di queste navi, il modello idrodinamico è inserito nel software di stivaggio della Hapag-Lloyd utilizzato dal gruppo operazioni marittime della compagnia di navigazione.

In tal modo un pianificatore dello stivaggio può evitare grosse operazioni relative alle acque di zavorra della nave.

La nave così dispone di una panoramica simile sia per la pianificazione dello stivaggio sia per l'efficienza dell'assetto.

In entrambe le visualizzazioni le aree rosse e verdi indicano una minore e maggiore efficienza delle operazioni navali.



VISUALIZZAZIONE DEL SOFTWARE PER L'OTTIMIZZAZIONE DELL'ASSETTO

Con questa visualizzazione uniforme sia dalla nave che da terra si ottiene la stessa serie di informazioni ed una reciproca comprensione degli strumenti con cui si può ottenere l'efficienza.

Sia la nave che il pianificatore dello stivaggio hanno lo stesso livello di comunicazione per quanto attiene l'assetto.

Con questo si può raggiungere l'obiettivo comune dell'incremento dell'efficienza.

Lavoro manuale

In fin dei conti l'assetto non è correlato solamente a questo raffinato software.

Vari soggetti interessati vi sono coinvolti e c'è ancora un bel po' di lavoro manuale da fare e che richiede un notevole lasso di tempo lavorativo.

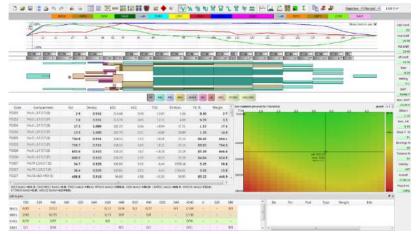
A bordo, il comandante ed il primo ufficiale supervisionano le operazioni di carico e delle acque di zavorra e dirigono concretamente l'assetto mediante la comprensione della sicurezza personale e delle condizioni meteorologiche.

Il primo ufficiale, che è responsabile del carico e della stabilità della nave, supervisiona le operazioni relative alle acqua di zavorra per ottenere l'assetto previsto.

L'attenzione sull'assetto avviene nelle lunghe tratte oceaniche, laddove all'inizio del viaggio l'assetto viene adeguato allo scopo di far navigare la nave per diversi giorni senza ulteriori correzioni della zavorra.

Il pianificatore dello stivaggio svolge anche un ruolo molto particolare poiché nel corso della sua attività l'ottimizzazione dell'assetto viene già presa in considerazione.

Ciò si fa collocando il carico dove risulta favorevole all'assetto ottimale.



SOFTWARE PER LO STIVAGGIO CON OTTIMIZZAZIONE DELL'ASSETTO

Risultati

I risparmi derivati dall'assetto sono di per sé evidenti.

In generale, si può vedere che la rifinitura dell'assetto ha fatto parte integrante dell'efficiente esecuzione dei viaggi nel 2016: la Hapag-Lloyd ha conseguito risparmi in conseguenza dell'ottimizzazione dell'assetto pari a circa l'1,5% del consumo di olio combustibile del motore principale.

Questo risparmio è stato ottenuto nonostante il potenziale di ottimizzazione dell'assetto fosse ridotto a causa del fatto che alcune navi della flotta fossero state equipaggiate con nuovi bulbi di prora.

Il nuovo bulbo di prua migliora la resistenza complessiva di una nave e pertanto il potenziale di risparmio relativo all'assetto si riduce. Inoltre, un sottoprodotto del monitoraggio dell'assetto è costituito dalla capacità di valutare le prestazioni dello scafo di una nave.

Mediante l'uso dei modelli idrodinamici inerenti all'ottimizzazione dell'assetto è possibile la valutazione e la definizione delle linee di tendenza e delle incrostazioni, seguite dalla ispezione e dalla pulizia.

Ciò dà alle navi della Hapag-Lloyd una migliore efficienza del carburante e riscontri più positivi dall'ottimizzazione dell'assetto.

Prospettive

Poiché l'ottimizzazione dell'assetto è un fattore misurabile si è in grado di acquisire conoscenze sull'efficienza relativa ai costi di questa tecnica e su come si possa conseguire risparmi ancora maggiori.

Un obiettivo aggiuntivo è quello di comprendere anche meglio se i modelli correlati allo stivaggio dei carichi e le questioni tecniche e nautiche siano ostacoli all'ottimizzazione dell'assetto.

Con questa conoscenza la Hapag-Lloyd vorrebbe estendere ulteriormente la copertura della propria flotta con l'ottimizzazione dell'assetto.

Il dipartimento noleggio della compagnia di navigazione sta già lavorando con i dirigenti marittimi di tutto il mondo per installare il software per l'ottimizzazione dell'assetto a bordo delle loro navi.

Con questi miglioramenti la Hapag-Lloyd prevede un futuro in cui le proprie navi siano ancora più efficienti e possano sempre fruire di tranquille navigazioni quando sono in mare.

(da: hellenicshippingnews.com/Hapag-lloyd.com, 7 aprile 2017)

STUDI E RICERCHE

PERTURBAZIONI NEL TRASPORTO MARITTIMO: AUTORITÀ DI CONTROLLO, SVEGLIATEVI!

Che cosa potrebbero sembrare le innovazioni perturbatrici nel trasporto marittimo containerizzato?

Sicuramente, si tratta di una domanda opportuna.

Abbiamo solo iniziato, ma il 2017 è già pieno di ogni genere di perturbazioni; perché il trasporto marittimo containerizzato dovrebbe restarne fuori?

Ovviamente, ci sono approcci diversi a tale questione; quello di Olaf Merk (esperto di porti e trasporti marittimi autore dell'articolo) è un'interazione fra strategia aziendale e politica governativa.

La strategia imprenditoriale dominante nel trasporto marittimo containerizzato consiste nelle economie di scala.

Ovvero: grosso è bello.

La capacità media di una portacontainer si è quadruplicata nel corso di due decenni.

Durante più o meno lo stesso periodo, il trasporto marittimo containerizzato si è sviluppato da settore frammentato ad oligopolio.

Abbiamo assistito negli ultimi anni ad un'ondata di fusioni nell'ambito del trasporto marittimo containerizzato.

Il risultato: nel 2018, quando tutte queste fusioni si saranno concretizzate, le prime 7 linee di navigazione containerizzate avranno una quota di mercato del 77%.

Altri indicatori: abbiamo – al 1º aprile 2017 – tre alleanze di trasporto marittimo containerizzato che coprono il 95% dei traffici est-ovest.

Per metterla in modo leggermente più tecnico: abbiamo assistito ad un processo di integrazione orizzontale nel trasporto marittimo containerizzato.

Questo processo è stato abilitato dalla politica delle autorità competenti.

Queste ultime hanno approvato le fusioni e non sono state critiche nei confronti delle alleanze, con la notevole eccezione della Cina in relazione alla proposta di alleanza P3 nel 2014.

I governi hanno altresì assicurato aiuti di stato – sotto forma di favorevoli regimi fiscali come le tasse sul tonnellaggio – che hanno reso possibile alle compagnie di navigazione l'ordinazione di navi più grandi e di sopravvivere alla crisi del trasporto marittimo, che esse stesse avevano creato ordinando troppe navi, cosa resa possibile dagli aiuti di stato.

Abbiamo raggiunto il limite delle economie di scala.



grandi delle massime attuali, risparmi ma sui costi derivanti dal diventare più grandi sono trascurabili e pertanto questo sta diventando un vicolo cieco strategico.

ΤI concentramento nel settore inoltre limita le ovvie sinergie comportate dalle fusioni: il numero di soggetti minori da accaparrarsi sta diventando esiguo.

Per di più, lo sviluppo delle alleanze ha raggiunto il proprio limite fissato dalla legge.

Ad esempio, la regolamentazione dei consorzi dell'Unione Europea stabilisce una soglia del 30% per le alleanze che ora è stata raggiunta con le tre grandi alleanze che coprono il 95% dei traffici containerizzati est-ovest.

Poiché la strategia dell'integrazione orizzontale sta pervenendo alla sua logica fine, occorre che il trasporto marittimo containerizzato trovi un altro trucco.

Ed è qui che arriverà a portata di mano una strategia aziendale che per il momento ha svolto un ruolo marginale: l'integrazione verticale.

Così, il trasporto marittimo rileverà altre parti della filiera distributiva marittima.

Di per sé, questo non è niente di nuovo.

Molte linee di navigazione hanno investito in terminal container.

Un esempio di rilievo è quello della APM Terminals, la partecipata terminalistica del gruppo Maersk, ma molte altre compagnie di navigazione hanno quote di partecipazione nei terminal.

Questo verosimilmente diventerà sempre più importante, in particolare per i gruppi cinesi che sono stati molto attivi nell'acquisire nuovi terminal.

Inoltre, alcune compagnie di navigazione sono impegnate nell'organizzazione di servizi di trasporto terrestre: trasporto stradale, ferroviario, fluviale e spedizione di merci.

Recentemente, varie compagnie di navigazione hanno anche dichiarato esplicitamente la loro ambizione ad essere attive nella logistica e nella spedizione di merci.

Ad esempio, la Maersk ha recentemente annunciato la propria strategia finalizzata a diventare lo "integratore globale" nel trasporto marittimo containerizzato.

Questa sarà una fonte di disservizi.

Per cominciare, ciò potrebbe comportare problemi ad altri settori.

Gli spedizionieri potrebbero chiedersi se c'è ancora un futuro per i propri servizi.

Lo stesso è vero per altri intermediari nella filiera distributiva marittima.

Quando un modello di trasporto marittimo in fase di cambiamento soddisfa il potenziale di digitalizzazione, le possibilità di perturbazioni sono infinite.

Da qui, l'emersione di nuovi partenariati, ad esempio quello fra Alibaba e Maersk.

Il potere dei dati è anche una forza perturbatrice che potrebbe colpire il settore stesso del trasporto marittimo.

Basti pensare ad Uber: ha avuto successo grazie alle sua padronanza dei flussi di informazioni.

La sua mancanza di beni materiali è stata più un vantaggio che un limite.

Allo stesso modo, la notevole dipendenza delle compagnie di navigazione dai loro beni patrimoniali – le navi – potrebbe renderle meno flessibili nella battaglia per il trasporto marittimo del 21° secolo?

In altre parole, sarebbe folle immaginare start-up ad alta tecnologia con una scorta di fondi di capitale che scopra il segreto di una filiera distributiva marittima più efficiente, lasciando senza parole le compagnie di navigazione tradizionali?

Sì, lo sarebbe – così come ogni innovazione perturbatrice – ma non impossibile.

Le imminenti perturbazioni sollevano nuovi problemi politici.

È desiderabile una drastica integrazione verticale delle filiere trasportistiche?

Vogliamo che le filiere distributive vengano bloccate in un numero selezionato di società multinazionali?

Possiamo evitare che i finanziamenti pubblici vengano utilizzati per consentire la realizzazione di filiere distributive marittime private?

Ad esempio, l'Unione Europea dovrebbe sovvenzionare i corridoi di trasporto che servono a collegare un porto d'ingresso scelto da una ditta estera di trasporti marittimi?

Avrebbe senso sovvenzionare le compagnie di navigazione che arrischiano attività imprenditoriali dove competono con compagnie che non sono sovvenzionate?

È vantaggioso per l'interesse pubblico continuare ad agevolare l'integrazione orizzontale nel trasporto marittimo containerizzato che inevitabilmente indurrà altresì il consolidamento dal lato terrestre?

Tutte queste domande hanno bisogno di risposte sincere.

Pertanto, i regolatori del trasporto marittimo presto potrebbero trovarsi a fare gli straordinari.

(da: shippingtoday.com, 13 aprile 2017)

REEFER

MONITORAGGIO REEFER A DISTANZA PER LO STEINWEG

La Identec Solutions ha installato il primo sistema di monitoraggio a distanza dei reefer nel porto di Amburgo presso il terminal multiruolo Steinweg.

Oggi, invece di controllare manualmente i contenitori reefer ogni quattro od otto ore, il terminal multiruolo C. Steinweg (Süd-West Terminal) è in grado di monitorare a distanza i reefer presso la propria struttura.

Il terminal ha installato il sistema di monitoraggio CTAS Reefer della Identec

Solutions che utilizza unità remote che vengono applicate magneticamente al container e si collegano alla porta seriale del reefer per inviare i dati senza fili.

"IL CTAS Reefer è compatibile con tutti gli attuali modelli dei produttori di contenitori refrigerati come la Daikin, la Carrier, la Starcool o la Thermo King" afferma Stephan Piworus, vice presidente globale per le vendite a porti e terminal della

Identec Solutions di Amburgo.



"Una volta connessa, l'etichetta notifica i dati pertinenti del reefer ogni 15 minuti mediante un segnale radio.

Dovesse verificarsi qualche discrepanza, viene generato automaticamente un segnale di allarme che agevola una risposta immediata".

Quando il contenitore riparte dal terminal, l'etichetta viene rimossa ed utilizzata per il successivo contenitore in arrivo.

Il terminal utilizza il CTAS Reefer dalla fine del 2016 per monitorare le condizioni del reefer, compresi il normale funzionamento, la temperatura, l'umidità ed altri parametri e registra, notifica e processa tutti i dati completamente in automatico.

Il CTAS Reefer è collegato con il TOS (sistema operativo terminalistico) del C. Steinweg e tutti i dati correlati agli eventi vengono archiviati per esigenze di indagine od assicurative.

"L'uso del CTAS Reefer agevola una sostanziale riduzione del controllo manuale e dell'inserimento di dati che sono ad alta intensità di lavoro" spiega Piworus.

"L'inserimento multiplo dei dati non è necessario, eliminando così virtualmente ogni rischio di errori nella registrazione dei dati.

Il C. Steinweg non solo ha un record ininterrotto in ordine allo stato di un reefer per la durata della sua permanenza presso il terminal, ma, poiché il container viene controllato ogni 15 minuti, dà inoltre impulso alla sicurezza personale ed alla soddisfazione del cliente".

Il C. Steinweg l'anno scorso ha conquistato tre nuovi clienti e movimenta un numero maggiore di contenitori refrigerati.

"Pertanto abbiamo posto una speciale attenzione a come organizzare un servizio ottimale per i contenitori reefer" dichiara Rainer Fabian, amministratore delegato del C. Steinweg (Süd-West Terminal).

"La raccolta automatizzata ad alta frequenza dei dati ci consente di garantire il massimo di sicurezza personale e materiale per i carichi.

Invece di non essere notificati, gli aggregati dei reefer difettosi o l'interruzione della corrente vengono riferiti tempestivamente e possono essere rettificati immediatamente.

Il nostro personale addestrato ed esperto bada alla movimentazione, al collegamento ed alla preparazione dei contenitori reefer".

Il Porto di Amburgo ha annunciato il nuovo sistema come un "nuovo progresso verso la digitalizzazione".

Il C. Steinweg va ad aggiungersi ad un elenco di terminal che utilizzano il CTAS per i reefer comprendente fra gli altri il Long Beach Container Terminal (USA), il porto di Cartagena (Colombia), lo SSA (Messico), il TecPlata (Argentina), lo APMT Apapa Lagos (Nigeria), il King Abdullah Port (Arabia Saudita), New Orleans (USA) e il Karachi International Container Termina (Pakistan).

(da: worldcargonews.com, 12 aprile 2017)

IN CALENDARIO

•	09/05/2017 - 12/05/2017	Monaco B.	Transport Logistic
•	18/05/2017 - 19/05/2017	Georgia	6th Black Sea Ports & Shipping 2017
•	06/07/2017 - 07/07/2017	Yangon	15th ASEAN Ports and Shipping 2017
•	28/09/2017 - 29/09/2017	Tallinn	Baltic Sea Ports & Shipping 2017
•	26/10/2017 - 27/10/2017	Barcelona	5th MED Ports 2017
•	29/11/2017 - 30/11/2017	Abidjan	18th Intermodal Africa 2017
•	24/01/2018 - 25/01/2018	Mauritius	12th Indian Ocean Ports and Logistics 2018
•	07/03/2018 - 09/03/2018	Padova	Green Logistics Expo
•	28/03/2018 - 29/03/2018	Beira	19th Intermodal Africa 2018
•	18/04/2018 - 19/04/2018	Livorno	6th MED Ports 2018
•	30/05/2018 - 31/05/2018	Varna	7th Black Sea Ports and Shipping 2018
•	04/07/2018 - 05/07/2018	Johor	16th ASEAN Ports & Shipping 2018
•	26/09/2018 - 27/09/2018	Riga	2nd Baltic Sea Ports & Shipping 2018
•	24/10/2018 - 25/10/2018	Aqaba	15th Trans Middle East 2018
•	28/11/2017 - 29/11/2018	Accra	20th Intermodal Africa 2018
•	30/01/2019 - 31/01/2019	Kuwait City	16th Trans Middle East 2019
•	20/02/2019 - 21/02/2019	Manila	10th Philippine Ports and Shipping 2019
•	20/03/2019 - 21/03/2019	Mombasa	21st Intermodal Africa 2019

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.